ZEITUNG

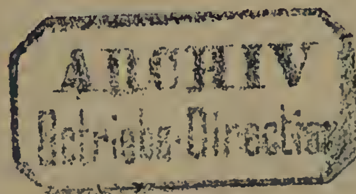
des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang

1874.





LEIPZIG,
DRUCK VON GIESECKE & DEVRIENT.

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jahrgang 1874.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten: 1. Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte: a. Vereinsgebiet. b. Ausland. 2. Juristisches. 3. Literatur. 4. Personalien.

NB. Die im officiellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, so weit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten. Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

(Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel.)

a. Inland.

Ausland.

2. Juristisches.

schem Recht erst mit dem Zeitpunct der Klagezustellung ohne Rückziehung auf den Tag der Klageerhebung. 74, 882.

6. Zu Art. 391. 402. 405. 415. Erkenntniss d. A.-G. zu Köln v. $^{10}/_{1}$ 73. Rechtliche Natur des Frachtbriefes. 67, 792.

7. Zu Art. 375 u. 403. Urtheil d. R.-O.-H.-G. vom $^{12}/_{11}$ 72 i. S. der Berlin-Anhalt. E.-G. u. d. Oesterr. Südbahngesellschaft c. Levin u. Frey. I. Stadtger. Berlin.
1) „Ablieferung" im Sinne des § 19 des Reglements für den Vereins-Güterverkehr v. $^{1}/_{3}$ 1865. Unrichtige und bez. restrictive Interpretation von Reglements und Verträgen weder Verletzung von Rechtsgrundsätzen noch Actenwidrigkeit. Gehört Art. 403 des H.-G.-B.'s zu den der vertragsmässigen Abänderung der Eisenbahnverwaltungen entzogenen Normen? H.-G.-B. 423—430. 395. „Ablieferung" im Sinne der Artikel 403. 395.
2) Begriff d. „höheren Gewalt." Feuer. Beweislast. H.-G.-B. 395. 95, 1166.

8. Zu Art. 395. 396. 422. 427. Erk. d. A.-G. zu Köln v. $^{3}/_{5}$ 73. Haftpflicht der Eisenbahn für den Rollfuhr-Unternehmer. 67, 793.

9. Zu Art. 395 fg. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom $^{12}/_{11}$ 1872 i. S. Bergmann c. den Königl. Bayer. Eisenbahnfiscus. I. Handelsger. München. Haftung der Eisenbahn, wenn das Frachtgut während der Beförderung vom Bahnhofe des Bestimmungsortes zum Adressaten verloren geht. — Ist das Reglement gültig, welches für diesen Fall die Haftung der Eisenbahn ausschliesst? 94, 1152.

10. Zu Art. 395. Erk. des R.-O.-H.-G. vom $^{28}/_{11}$ 73 i. S. Badischer Fiscus c. X. zu Lahr. Schadenersatz für innern Verderb bei verspäteter Lieferung (Felle). 3, 37.

11. Zu Art. 395—397 im Verhältniss zu Art. 424 u. 427. Erk. d. R.-O.-H.-G. v. $^{5}/_{19}$ 73 i. S. Badischer Fiscus c. Simon wegen Schadenersatz. Die Eisenbahn haftet bei totaler Entwerthung des Frachtguts (Hopfen) vermöge innern Verderbs, welche durch verschuldeten Lieferungsverzug entstand, auch für das Verzugs-Interesse selbst, wenn der Frachtbrief nur mit Werthdeclaration (nicht mit einer Angabe der Höhe des Verzugs-Interesses) versehen ist. 12, 152.

12. Zu Art. 395 u. 427. Erk. des R.-O.-H.-G. v. $^{18}/_{2}$ 74 i. S. Berg.-Märk. Eisenbahn c. Martin. Dauert die vertragsmässige Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen auch während der Zeit fort, wo der Transport des Guts auf der Eisenbahn selbst unterbrochen war? 69, 818.

13. Zu Art. 395 u. 427. Urtheil des Sen. I v. $^{17}/_{3}$ 74 i. S. Preuss. Eisenbahn-Fiscus c. Schlesinger. I. Instanz Kreisger. Bromberg. Werthverminderung des Guts durch Verabsäumung der Lieferzeit. Thatbestand der böslichen Handlungsweise bei Unterlassung aller Recherchen. Einfluss unverschuldeter Betriebsstörungen. 84, 1032.

14. Zu Art. 397 u. 427. Erk. v. $^{22}/_{10}$ 73 i. S. Berg-Märk. E. c. Flöring Hat der Absender, welcher die Höhe des Interesses der rechtzeitigen Lieferung declarirt hat, zu beweisen, dass und in welchem Betrage durch die verspätete Lieferung ein Schaden entstanden ist? 71, 846.

15. Zu Art. 401. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom $^{17}/_{10}$ 73 i. S. Bromberg c. Berlin-Anhaltische E.-G. Aenderung des Frachtbriefs durch den folgenden Frachtführer. 75, 894.

16. Zu Art. 407. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom $^{24}/_{10}$ 73 i. S Berlin-Hamburger E.-G. c. Gebrüder Reis. I. Instanz Handelsgericht Hamburg, II. Obergericht daselbst. Eisenbahntransport in unbedeckten Wagen. Hebt ein über die Ladung gebreitetes Persenning (Theerplane) die Eigenschaft des unbedeckten Wagens auf? Sind Eisenbahn-Verwaltungen, wenn verladene Güter unterwegs von einem Unfalle betroffen werden, verpflichtet, dieselben und den Zustand der Güter constatiren zu lassen? 76, 905.

17. Zu Art. 424. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom $^{20}/_{3}$ 74 i. S. Bayr. Fiscus c. Wagenseil. I. Instanz Handelsger. Augsburg. Kann Selbstverladung im Sinne des Art. 424 H.-G.-B. dann angenommen werden, wenn das Frachtgut ohne Umladung mit neuem Frachtbriefe sofort weiter versendet wird? 86, 1064.

18. Zu Art. 427. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom $^{29}/_{1}$ 74 i. S. Berg.-Märk. E. c. Bäcker. Kann wegen verspäteter Lieferung bei nicht erfolgter Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung von einer Eisenbahngesellschaft neben der reglementmässigen Frachtvergütung auch noch Ersatz des Werthverlustes gefordert werden? 80, 976.

19. Zu Art 427. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom $^{22}/_{1}$ 73 i. S. Berg.-Märkische. E.-G. c. Rupprecht. I. Instanz Handelsger. München-Gladbach. Ist die nach Art. 127 des H.-G.-B.'s zulässige Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften auf einen Normalsatz nur dann ausgeschlossen, wenn der Thatbestand einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung und ihrer Leute festgestellt ist? — „Ist böse Handlungsweise ein eigenthümlicher, mit ‚grober Fahrlässigkeit' nicht identischer Begriff?" 97, 1195.

20. Zu Art. 427. Erk. des A.-G. zu Köln vom $^{23}/_{4}$ 73. Höhe der Ersatzpflicht bei Verlust eines von mehreren Collis. 67, 792.

21. Zu Art 427. Erk. d. A.-G. zu Bromberg vom $^{28}/_{3}$ 73 i. S. d. Allgem. Eisenb.-Versicherungs-G. c. Königl. Ostbahn. Schadensersatz wegen böslicher Handlungsweise im Sinne des Art. 427 des H.-G.-B. 5, 60.

22. Erk. des R.-O.-H.-G. vom $^{22}/_{11}$ 73 in S. Oehler c. Thüringische E. Ersetzt die Werthdeclaration im Frachtbrief den Beweis des Werthes für die Klage auf Verlustersatz? Betriebs-Reglement für Deutschlands Eisenbahnen. B. § 23. 67, 792.

23. Haftung des Frachtführers nach Französ. Recht. Erk. d. R.-O.-H.-G., Sen. I., vom $^{19}/_{9}$ 73 i. S. Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothring. c. Levy. In wie weit können nach Französischem Rechte die gesetzlichen Vorschriften über die Haftung des Frachtführers, insbesondere der Eisenbahnen, durch Vertrag abgeändert werden? 77, 928.

c) Anlieger-Recht u. Expropriation.

24. Zu § 14 des Preuss. E.-G. vom $^{3}/_{11}$ 38. Erk. des Kgl. Obertribunals vom $^{26}/_{10}$ 73 i. S. der Oberschlesischen Eisenb., betreff. Schadensersatz von Adjacenten wegen Unterlassung oder Unzulänglichkeit von Schutzanlagen. Schätzungsart bei Expropriationen nach Preuss. Recht. 96, 1179.

25. Erk. des Preuss Obertribunals v. $^{26}/_{1}$ 74 i. S. Berg.-Märk. E. c. Vogt. 49,554.

26. Erk. des O.-A.-G. zu Celle v. $^{9}/_{7}$ 74 i. S. Köln-Mindner E. Unzulässigkeit einer Negatorienklage wegen Gefährdung von Gebäuden durch Funkensprühen der Locomotive nach § 14 des Preuss. E.-G. v. $^{3}/_{11}$ 38. 82, 1006.

d. Körperliche Beschädigungen durch den Eisenbahn-Betrieb Zu § 25 des Preuss E.-G. v. $^{2}/_{11}$ 38 und zu § 1 u. 2 des Reichs-Haftgesetzes v. $^{7}/_{6}$ 71.

27. Erk. des R.-O.-H.-G. vom $^{9}/_{6}$ 74 i. S. Magdeb. Lebensversicherung c. Preuss. Eisenb.-Fiscus (Westfäl. E.), betreff. die Frage, ob einer Lebensversicherungs-Gesellschaft neben dem eigentlich Beschädigten ein besonderer Entschädigungs-Anspruch zusteht. 70, 826.

28. Erk. des R.-O.-H.-G. vom $^{15}/_{12}$ 73. i. S. der Oberschles. E. c. Schlag, betr. Körperverletzung beim Eisenb.-Betrieb. Genügt für die Haftung der Eisenbahn-Gesellschaften gemäss § 25 des Preuss. Eisenb.-Gesetzes v $^{3}/_{11}$ 38 das blos zeitliche Zusammentreffen der Beschädigung und der Beförderung auf der Bahn? oder bedarf es des ursachlichen Zusammenhangs zwischen beiden und reicht hierbei ein nur mittelbarer Causalnexus hin? 15, 179.

28a. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom 22. Januar 1872 i. S. Grosse c. Magdeburg-Halberst. Eisenb.-Gesellschaft. Fällt der Schade durch Zerspringen eines Rohrs an einer zum Zweck der Beförderung eines Bahnzugs geheizten Locomotive unter den Schaden, welcher, „bei der Beförderung auf der Bahn" (§ 25 des K. Preuss. Gesetzes v. $^{3}/_{11}$ 1838) entsteht? 98, 1205.

29. Urtheil des R.-O.-H.-G. v. $^{21}/_{1}$ 74 i. S. Hoffmeister c. Rheinische E.-G. Körperverletzung „bei dem Betrieb" einer Eisenbahn (zu § 1 des Deutschen Reichsgesetzes v. $^{7}/_{6}$ 71). 72, 855.

30. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom $^{17}/_{3}$ 74 i. S. Schulz c Berlin-Görlitzer E.-G. I. Stadtger. Berlin. Reparatur des Bestandtheils einer zerlegten Locomotive in der Maschinen-Werkstatt der Eisenbahn. Ist die Haftung für die den reparirenden Arbeiter hierbei treffende Beschädigung nach dem § 1, oder eventuell nach dem § 2 des Reichs-Haftpflicht-Gesetzes vom $^{7}/_{6}$ 71 zu bestimmen? 92, 1133.

31. Urtheil des R.-O.-H.-G. vom $^{27}/_{3}$ 74 i. S. Ebert c. Sächs. Staatsfiscus. I Bezirksger. Dresden. Beschädigung „bei dem Betrieb einer Eisenbahn". — Entladung eines am Ziel angelangten, auf dem Geleise stehenden Waggons. 93, 1142.

32. Erk. des R.-O.-H.-G. v. $^{20}/_{10}$ 74 i. S. der Wittwe Kuss c. Königl. Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden. Zu § 1 des Reichs-Haftgesetzes. In wie weit haften Eisenbahn-Unternehmungen für ihren Dampfschifffahrts-Betrieb? 91, 1129.

33. Erk. des R.-O.-H.-G. vom $^{17}/_{12}$ 73 i. S. Berlin-Hamburger Eisenb. c. Schubert. I. Instanz Stadtger. Berlin.
1) Forum der Delictsklage. Ist eine solche die Klage auf Entschädigung aus § 25 des Preussischen Gesetzes vom $^{3}/_{11}$ 38?
2) Haftet nach Gemeinem Recht die Eisenbahn für den durch eine Verschuldung ihrer Bediensteten in Ausübung ihres Dienstes verursachten Schaden?
3) Hat nach Gemeinem Recht die Wittwe eines Getödteten Anspruch auf Alimentation? 76, 905.

34. Erk. des R.-O.-H.-G. vom $^{13}/_{11}$ 73 i. S. Hartung c. Berlin-Anhaltische E.-G. Entschädigungspflicht nach § 1 des Reichs-Haftgesetzes. 78, 946.

35. Erk. des A.-G. zu Köln v. $^{11}/_{12}$ 72. Was ist nach § 1 des Reichs-Haftgesetzes vom $^{7}/_{6}$ 71 unter Unfällen beim Betrieb einer Eisenbahn zu verstehen? Haftpflicht bei Beschädigung auf einer nicht in Betrieb stehenden Eisenbahn. 67, 793.

36. Erk. des Stadtger. zu Berlin. Haftpflicht der Eisenbahnen für Beschädigung in der Maschinenwerkstatt nach dem Haftpflicht-Gesetz v. $^{7}/_{6}$ 71. 23, 263.

c) Strafrechts-Fälle.

37. Haftung der zur Leitung der Eisenbahn-Fahrten und zur Aufsicht über die Bahn angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung ihrer Pflichten einen Transport in Gefahr setzen, ohne das

3. Literatur.

4. Personalien.

In den nachstehenden Hinweisen aus dem Beamtenverzeichniss in No. 31, 35 und 39 wird angegeben 1. die Nummer der Zeitung, 2. Anfangsbuchstaben der Bahn, 3 die Nummer, unter welcher bei letzterer der betreffende Beamte sich aufgeführt findet. Bei Hinweisen auf andere Zeitungsnummern sind letztere nebst Seitenzahl angegeben, siehe z. B. v. Axthelm.

A.

B.

Böttcher, Ob.-Güt.-I. 31 BPM. 32.
Böttcher, Dir. 31 BSt. 7.
Böttcher, B.- u. Btr.-I. 35 MW. 12.
v. d. Bogaard, Dir.-Mgl. 39 NbD. 3.
Bogen. Ober-Ing. 39 Waagth. 24.
Bohatsch, Masch.-Insp. 35 Alf. 19.
Bohlmann, Com.-Css.-R. 35 PrO. 78.
Bohn, Bahnh.-Verw. 31 HL. 49.
du Bois, Commissar 39 NdlSt. 2.
Boisserèe, Baum. 31 Ha. 31.
Bollmann, Baum. 31 BSt. 25.
Bolte, Dir. 31 ElsL. 6.
Bonhard, Cassirer 31 HL. 13.
Bonhöffer, Baurath 35 Wü. 68.
Bonhomme, Vice-Präs. 31 AM. 7.
v. Bonin, Reg.-Ass. 31 BM. 23.
Bontoux, Gen.-Dir. 39 OeSü. 12.
Borkowski, Wkst.-Vst. 35 PrO. 67.
Bormann, Bü.-Chef 31 AK. 16.
Bormann, Reg. u. Bau-R. Sa. 45,497.
v. Born, 31 BM. 7.
Born, Bür.-Vorst. 31 BM. 119.
Bornemann, Ger.-Ass. 31 MH. 11.
Bornmüller, Baumstr. 35 Wf. 31.
Borski, Administr.-R. 39 Holl. 1.
Bortnik, Abth.-Vorst. 39 EA. 20.
Boschan, Vice-Präs. 39 KE. 2.
Bosscha, Betr.-Insp. 39 NdlSt. 26.
Bossert, Betrbs.-B.-Insp. 35 Wü. 37.
v. Bottlik, Gen.-Dir. 39 UO. 13.
Bouecke, Bahn-Ing. 39 Ndl.St. 41.
Boye, Werkst.-Vorst. 31 Ho. 10
Bracher, Betrbs.-B.-Insp. 35 Wü. 32.
Braesicke, Reg.-Ass. 35 PrO. 18.
Bram, Insp. 39 OeSü. 74.
Bramer, Reg-. u. Bau-R. Wf. 45,497.
Brandis, Syndicus 31 BH. 37.
Brandsepf, Insp. 39 OeNw. 43.
Brandt, Maschmstr. 31 BH. 59.
Brandt, Bür.-Vorst. 31 BH. 59.
Brandthoff, R.- u. B.-R. 31 BM. 17.
Brandts, Effecten-Verw. 35 Rb. 32.
Braun, Werkmstr. 35 Pf. 26.
Braun, Sect.-Ing. 35 Wü. 52.
Braune, Baumstr. Sa. 56,668 jetzt OS. 70,831.
Braunschweig, Reg.-Ass. 35 Na. 4.
Brausewetter, B-Insp 39 Waag. 17.
Brecht, Regier.-Ass. 31 Ha. 13.
Bredl, Insp. 39 OeNw. 39.
Bregha, Ober-Ing. 39 KE. 53.
Breidenbach, Gl.-D.-R. 31 ByS. 25.
Breindl, Insp. 39 OeSü. 97.
Breithaupt, Dir. 31 ElsL. 7.
Bremer, O.-Telegr.-Insp. 31 Bs. 10.
Bremmekamp, Sect.-Ing. 35 Rh. 52.
Brennhausen, Baum. 31 BSt. 15.
Breslau, Vors. 31 Erf.HE. 3.
Bresson, Gen.-Dir. 39 OeSt. 20.
Brettmann, Maschm-tr. 35 OL. 13.
Breunner, Vw.-R. Präs. 39 Waag. 1.
Brewitt, Baum. 31 BM. 37.
Brock, Sect.-Ing. 35 Alf. 28.
Brockmann, Baurath 35 Wü. 8.
Brosick, Exp. 39 LCzJ OeL 7.
Brosius, Masch.-Mstr. 31 Ha. 35.
Brotbek, Werkst.-Chef 39 KO. 22.
Brucklacher, Bhh.-Isp. 35 Wü. 23.
Brückmann, Btr.-Ctrl. 31 ElsL. 45.
Brüll, Insp. 39 LCzJ OeL. 5.
Brünnjes, Masch.-Mstr. 31 MH. 31.
Brugmann, Comm. 39 NdlSt. 3.
Bruhn, Baum. 31 BSt. 17.
Bruhn, Betr.-Insp. 31 EuL. 6.
Bruhns, Insp. 39 Süd.Ndd. 20.
Brunner, B.-A.-Vorst. ByS. 96,1164.
Bruse, Werkmeister 31 ElsL. 66.
Buch, Masch.-Ing. 31 HL. 31.
Buchholz, R.- u. B.-R. 31 BM. 105.
Buck, Betriebsb.-Insp. 35 Wü. 40.
Budde, Güt.-Insp. 31 ElsL. 51.
Büchner, Baurath 35 Werra 20.
Büchtemann, Director 31 BPM. 4.
Bücking, Baum. 31 FBb. 11.
Büchler, Bahnbau-Insp. 35 Wü. 80.
Bühn, Plan-Bür.-Vorst. 35 Pf. 23.
Büttner, Betr.-Cass. 31 ByS. 43.
Büttner, Betr.-Insp. 31 ElsL. 13.
Büttner, Insp. 39 OeSt. 75.
Büttner, Bau-Insp. 35 NM. 19.
Buis, Controleur 39 NdlRh. 12.
Bundsmann, O-Ing. 39 Theissb. 29.
Bunz, Insp. 39 OeSü. 117.
Burcsch, Dir.-Vors. 35 Old. 1 und Verw.-R. 31 EuL. 2.
Buresch, Vorst. 39 LCzJ OeL. 18.
Burg, Oberbetr.-Insp. 31 Ba. 28.
Burg, Hptcass.-R nd. 35 Na. 24.
Burger, Insp. UW. 72,856.
Burgmann, Msch.-Mstr. 35 OS. 56.
Burgund, Hauptcass. 35 ROU. 30.
Burka, Mater.-Verw. 39 OeSt. 52.
Burkhard, B.- u. Betr.-I. 35 OS. 27.
Busch, Ger.-Ass. 31 BM. 107.
Busch, Masch.-Mstr. 31 BM. 116.
Busch, Centrbür.-Chef 35 DB. 13.
Busch, Magaz.-Verw. 35 Na. 23.
Busch, Ing. 35 Pf. 46.
Buschmann, Secr. 39 KFJ. 23.
Busek, Ober-Ing. 35 KFN. 26.
Busse I., Betr.-Insp. 31 BSt. 16.
Busse II., Betr.-Insp. 31 BSt. 22.
Busse, Abth.-Baum 31 BN. 19.
Büte, Ob.-Masch.-Mstr. 35 MW. 9.

C.

Caesar, Werkm. 31 ElsL. 67.
Caesar, Verw.-Rath 31 Ho. 3.
Caesar, Abth.-Baum. 31 MH. 35.
Cahen, Admstr.-R. 39 Ndl.Centr. 3.
Cammerer, Sect.-Ing. 35 Wü. 48.
Cann, Verw.-Rath 31 Ho. 7.
Capilleri, Vorstand, 35 KFN. 28.
v. Caprivi, Dir. 35 OS. 4 u. 76,906.
Cassalette, Dir. 35 Rh. 4.
Cassian, Betr.-Dir. 39 MoF. 1.
Castellez, Insp. 35 KFN. 34.
Cavallier, Dir. 39 OeSü. 25.
Cerwénka, Secr. 35 AT. 15.
Chaussette, Ingén. 39 GrCB. 17.
Chimani, Ober-Insp. 39 UO. 24.
Chornitzer, Secretär 39 UNO. 19.
Chotek, Verw.-R.-Präs. 39 Si. 1.
Christl, Ober-Insp. 39 KFJ. 21.
Cichorius, Dir. LD. 10.
Clary-Aldringen, Fürst 35 AT. 3.
Claude. Masch.-Control. 31 HL. 32.
Claude, Masch.-Mstr. 31 HL. 33.
Claus, Abth.-Ing. Sächs. 63,753.
Clauss, Ob.-Ing. 31 Bs. 15.
Clemens, B.- u. Betrisp. 35 PrO. 35.
Clement, Betr.-Dir. 39 Vorarlb. 14.
v. Coellen, Recl.-Bür.-Vst. 35 Rb. 36.
Coermann, Betr.-Insp. 31 ElsL 19.
Cometter, Baherh.-Isp. 37 UG 29.
Compes, Justizrath 35 Rh. 6.
Conrad, Gh.C.-R. 31 BA. 15. u. Mu. 7.
Conrad, Ob.-Masch.-Mstr. u. Betr.-Insp. 39 Ndl.Centr. 11.
Constantine, Msch.-Mtr. 31 AK. 24.
v. Corbitzthal, Insp. UW. 72,856.
Correns, Masch.-Mstr. 31 HL. 34.
Cramerus, Admstrations.-Beh.-Präs. 39 Ndrl.Centr. 1.
Cronau, Dir. 31 ElsL. 2.
Crone, B.- u. Betr.-Insp. 31 Ha. 46.
Crone, Hpt.-Cass.-Rend. Wf. 97,1194.
Crüger, Abth.-Baum. 31 MH. 37.
Cruse, Reg.-Ass. 31 Ha. 15.
Cruys, Secretär 39 Holl. 3.
Csausz, Insp. 39 USt. 24.
v. Csathó, Insp., 35 BaDZ. 13.
v. Csengery, Verw.-R. 35 Alf. 3.
Curant, Ober-Ing. 39 KE. 47.
Czadek, Ober-Ing. 35 KFN. 50.
Czástka, Ober-Insp. 39 KE. 34.
Czedik v. Bründelsberg, Gen.-Dir.-Stellvertr. 39 KE. 15.
Czelechowsky, Cass. 39 PiPr. 20.
Czermák, Insp. 39 USt. 47.
Czerny, Abth.- Vorst. 39 KFJ. 35.
Czerny, Ober-Ing. 35 KFN. 51.
Czerny, Stat.-Chef 39 OeSt. 79.
Czigly, Centr-Bür.-Vst. 39 UO. 16.
Czigly, Gen.-Secr. 39 UO. 15.

D.

Dabrowski, Contr.-V. 39 WW. 11.
Dael von K, Verw.-R. 31 HL. 4.
Damm, Betr.-Ober-Insp. 35 SäS. 13.
Danco, Dir.-Präs. 31 BM. 15.
Danzer, General-Insp. 39 KFJ. 18
Darup, Baumstr. 35 OS. 34.
Daser, Bahnbau Insp. 35 Wü. 69.
Dato, Bau- u. Betr.-Insp. 31 Ha. 47.
Daubert, O.-Güterverw. 31 MP. 22.
Daudt, Bahnh.-Verw. 31 HL. 47.
Daudt, Masch. Mstr. 35 OH. 15.
Dauscha, G.-Einl.-Com. 35 BöN. 17.
v. Davans, Obetr.-Insp. 31 Ba. 29.
v. Davans, Bahninsp. 31 Ba. 43.
David, Dir 31 Cuxh. 1.
Degetz. Hauptcassier 33 KE. 43.
Deiss, Werkst.-Chef 39 OeSt. 97.
Deitl, Liquitator 39 KE. 45.
Delbrück, Dir.-Vors. SäThüOW. 2.
Delisle, Masch.-Ing. 31 Ba. 36.
Delmes, Bstr. 31 BM. 111 u. 44,486.
Delpire, Inspect. principal d'Expl. 39 GrCB. 25.
Demel, Insp. 39. OSü. 96.
Demunk, Chef de Serv. 39. GrCB. 12.
Deninger, Verw.-R. 31 HL. 5.
Deppert, Gl.-Dir.-R. 31 ByS. 19.
Desloges, C. Refer. 39 LCzJ. 22.
Despret, Ingenieur 39 GrCB. 10.
Dettke, Betr.-Control. 31 BM. 103.
Deubner, Rendant Saalb. 97,1194.
v. Deima, Abth.-Vorst. 39 EA. 21.
Dickhaut, Masch-Mstr. 35 MW. 14.
Dickhuth, Betr.-Dir. 31. BrSFr. 11.
Dieck, Comm.-V. 31 BM. 67. 76,906.
Dieckmann, B.- u. B-I. 35 OS 55.
Diedrich, Masch.-Mstr. 31 BM. 39.
Diem, Inspector 31 ByS. 73.
Dieterlé, Cassa-O.-I. 39 Theissb. 21.
Dietrich, Cultur-Ing. 3 LD. 19.
Dietschold, O.-Insp. 35 KFN. 74.
Diettrich, Director 36 AT. 13; in Ruhestand getreten 65,776.
Diettrich-Kalkhof, Oberbuchh. 35. Bu. 14.
Dietz, Ober-Ing. 35 FüB. 14.
Dietz, Ober-Ingen. 39 MoF. 9.
Dietz, Ober-Ingen. 39 OeNw. 62.
Dihm, Director 31 ML. 3.
v. Dillenius, Dir.-Vors. 35 Wü. 1.
Dillmann, Dir.-O.-Insp. 31 ByO. 7.
Dimler, Baurath 35 Wü. 9.
Dinnbier, Insp. 31 ByS. 52.
Disselhoff, Bau-Insp. 35 Wf. 21.
Dlask, Abth.-Vorst. 39 OeNw. 46.
Dobrava, Mat.-Chef 39 OeSt. 98.
Döhl, Güter-Insp. 31 BPM. 33.
Döhring, Vorst. d. Central-Betr.-Contr. 31 ElsL. 16.
Döpfer, Registrator 35 MN. 19.
Doerstling, Verw.-Rath 35 SU. 3.
Dohm, Betr.-Insp. 31 HSG. 30.
Dolezahl, Bau-Dir. 39 KE. 33 u. 48.
Dolin, Ing. 35 ROU. 33.
Dolyák, Verk.-Chef 39 UO. 27.
Domenego, Ober-Insp. 39 OeSü. 81.
Domeier, Dir.-Vors. 35 MW. 1.
Dommerich, Director 31 MH. 8.
Donalies, Contr.-Vorst. 35 TI. 19.
Donhofer, Mat-Vw.-Vst. 39 UO. 25.
Doormann, Vorst. d. Magaz.-Verw. 39 NdlSt. 22.
Dopffel, Finanzass. 35 Wü. 13.
Dost, Ing. 35 ROU. 35.
Drewke, Verw.-R. 31 BG. 12.
Drewke, Bahn-Control. 31 BSt. 41.
Drexler, Gl.-D.-Secr. 39 OeSt. 24a.
Dreyer, Registr. 35 MFF. 21.
Ducar, O.-Betr.-Insp. 35 Pf. 11.
Dückers, Hülfsarb. 35 Sa. 9.
Dülberg, Aufsichtsr.-Vors. MFF. 1.
Dürig, Insp. 31 BySt. 65.
Dürr, Masch.-Mstr. 35 Pf. 34.
van Duijl, Bahn-Ing. 39 NdlSt. 43
Dukavits, Centr.-B.-Ch. 39 KO. 13.
Dulk, Bau-u. Betr.-Insp. 31 BM 109.
Dulon, Reg.- u. Bau-R. 31 BD. 2.
Dumke, Bahn-Contr. 31 BG. 35.
Dumont, Hpt.-Cass.-Rend 31 BH. 54.
Dunaj, Ing. 35 ROU. 34.
Dutzmann, Ober-Ingen. 39 KE. 19.
Durlach, Geh. Reg.-Rath 31 Ha. 3.
Dwořak, Insp. 39 OeNw. 41.

E.

Ebeling, Verw.-R. 31 BA. 2.
Ebeling, E.-Baumst. 31 Bs. 9.
Ebers, Mater.-Insp. 31 Ha. 26.
Echternach, Hptcass. 35 PrO. 76.
Eckardt, Dir.-O.-Insp. 31 ByO. 8.
Eckert, Control. 31 BPM. 13.
Eckert, Buchh. 39 OeSü. 47.
Eckolt, Abth.-Ing. 31 BH. 46.
Eder, Centr.-Ob.-Insp. 39 St 19.
Edlinger, Abth.-Ing. Sächs. 63,753.
Eger, Secr. d. Verw.-R. 39 OeNw 26.
Egersdörfer, Dir.-Insp. 31 BO. 10.
Egger, Ober.Ingen. 39 OeNw. 59.
Eggert, Dir.-Vors. 31 Th. 1.
Eggert, Baumstr. 31 FBb. 14.
Ehlert, Bau-Insp. 31 BM 58.
Ehnhard, Buchh. 39 OeSü 31.
Ehrenberger, Insp. 35 Dn. 12.
Ehrhardt, Masch.-Mstr. 31 LD. 17.
Eibach, Maschinenm. 97, 1194.
Eichholz, Werkst.-Vorst. 31 BSt. 29.
Eichler v. E, Gen.-Insp. 35 KFN. 11.
v. Eichmann, Tel.-I. 31 BrSF. 23.
Eilert, Baumstr. 33 Ha. 50.
v. Einsiedel-Wolkenburg, Verwalt.-Raths.-Vors. 35 Mu. 4.
Eisl, Gen.-Dir. 35 GrK. 7.
v. Eklér, Centr.-B.-Ch. 39 UNO. 22.
Elbel, Ober Insp. 39 OeNw. 54.
Elkemann, Bur.-Vorst. 31 BM 49.
Ellenberger, Baum., 31 Ha. 39.
Elsner, Insp. 39 USt. 29.
Eltzbacher, Dir. HBl. 3.
Eltzbacher, Verw.-R. 31 ChK. 4.
Emmerich, Bau- u. Betr.-Insp. 31 BM. 74.
v. Emperger, Betr.-Insp. 35 AT. 14; zum Director ernannt 65, 776.
Enderlein, Wirth.-Insp. 35 SäS. 39.
Engel, Tarifbureau-Vorst. 31 BA. 37.
Engel, Gl.-Dir.-R. 31 ByS. 3.
Engelbert, Ing.-Assist. 35 BöW. 32.
Engelhardt, Bez.-Ing. 35 SäS. 24.
Engelhardt, Bez.-Ing. 31 ByS. 59.
Engelhardt, Chef d. Hpt.-Buchh. 39 USt. 32.
Engeringh, Ober-Güter-Insp. 39 NdlSt. 49.
Engeringh, Abth.-Chef d. commerz. Dienstes 39 NdlSt. 50.
v. Engerth, General-Dir.-Stellv. 39 OeSt. 21.
Englert, Dir.-R. 31 ByS. 67, 793.
Enschede, Gen.-Insp. 39 NbrD. 6.
Enz, Bur.-Chef 39 OeSü. 27.
Erdmann, Masch-Mstr. 31 MH. 33.
Ericz, Bahnerh.-Chef 39 UNO 47.
v. Erlanger, Vw.-R.-Pr. 35 OH. 1.
v. Erlanger, Verw.-R. 31 EuL. 3.
Erler, Reg.-Ass. 35 OS. 7.
v. Einem, Hptcass. 31 AK. 17.
Ernst, Centr-Bau-Insp. 39 Wgth. 15.
Ertel, Dir. 35 ROU. 5.
Ertl, Ober-Ing. 35 BöN. 19.
Eschenlohr, Insp. 31 By S. 49.
Esse, Geh. Reg.-R. 30 BA. †98, 1222.
Esser, OMasch.-Ing. Ba. 43, 414.
Essig, Ob.-Werkmstr. 35 BöW. 36.
Esseyvat, Exped. 39 LCzJ. 17
Esslinger, Betr.-B.-Insp. 35 Wü. 42.
Etienne, Insp., ZgfChef 39 OeSt. 85.
Eulenstein, St-Ig. Bau-I. 35 Wü. 83.
Euler-Chelpin, OAVorst. 31 BS. 66.
Evers, Telegr.-Insp. 39 Ndl. St. 32.
Eversheim, Baumstr. 31 BM. 95.
Eyring, Cassencontrol. 31 AK. 20.
Eysank, Bahnerh.-Chef 39 Vorlb. 19.
Eyssert, Verw.-R. 35 BöN. 5.

F.

Faber, Insp. 39 OeNw. 79.
Fabert, Bahninsp. 31 Ba 50.
v. Fackh, Gl.-Dir. UW. 72, 856.
Färber, Insp. 31 ByS. 91.
Fahl, Baumstr. 35 PrO. 54.
Falk, Chef d. Buchh 39 KO. 14.
Falk'enstein, BOInsp. 35 Sächs.17.
Faragó, Sect.-Ing. 35 Alf. 32.
Faust, Contr.-Vorst. 35 Pf 19.
Fehr, Werkst.-Chef. 39 Theissb.49.
Feichtner, Vicepräs. 39 WW. 1
Feldmann, Hafencontr. 31 HL.44.
Feldscharek, O.-Ing 35 KFN. 27.
Felsenstein, Insp. 39 OeNw. 57.
Fenske, Contr.-Vorst. 31 BS. 37.
Fenten, Betr.-Contr. 35 Rh 28.
v. Ferenczi, Gen.-Dir. 39 Si. 16.
Fesenbeckh, Reg.-Ass Ba.50, 573.
v. Fest, Präs 39 USt. 1.
Festetics, Ob.-Ing 39 UNO. 40.
Fetzer, Buchhalt 35 Wü. 18.
Fiáth, Vicepräs. UW. 72, 856.
Fiedler, Ob-Insp. 35 KFN 69.
Fikeys, Insp. 39 KE. 29.
Finck, Telegr.-Insp. 31 FB. 18.
v. Finckh, Insp. 35 Old. 11.
Findeisen, Director. 39 WW. 2.
Fink v. Finkenstein, 31 Ho. 11.
Finkbein, OMasch.-Mstr. 35 Sa. 12.
Firnhaber, Ger.-Ass. 35 OS. 18.
Fischbach. Baumstr. 31 BM. 92.
Fischer, Vorst. d. Hptcasse 31 Ba.16.
Fischer, Bahninsp. 31 Ba. 46.
Fischer, Betr.-Dir. 31 ByS. 17.
Fischer, Betr.-Dir. 31 BrWa 6.
Fischer, Ob-Ing. 35 KFN. 59.
Fischer, Ger. Ass. 31 MH. 4.
Fischer, Bahn-Control. 35 Na. 29.
Fischer, Bau Insp. 35 OS. 22.
Fischer, Maschmstr. 35 Sa. 25.
Fischer, OGüt.-Verw 35 Sächs.19.
Fischer, Maschmstr. 35 Wü. 58.
Fischer, Sect.-Ing. 35 Wü. 91.
Fistmann, Wagenmstr. 35 Wü. 54.
Flach, Abth.-Ing. Sächs. 102, 1246.
Flach, Ingen. 35 Pf. 41.
v. Flamerdinghe, BhfV.31HL.50.
Flattich, Dir. 39 OeSü. 119.
Fleck, Reg.-Ass. 35 OS. 6.
Floderer, Vk.u.ZgfCh.39MhGr.16.
Focke, Ob. Maschmstr. 31 MH. 30.
Fölsch, Verw-R. 35 BöW. 12.
Fölsche, Bau-Dir. 31 ML. 6.
Förderreuther, OIng 31 ByS. 30.
Förster, Ger.-Ass. 31 BM. 88.
Foerster, Reg.-Ass. 31 BSt. 9.
Förster, Maschmstr. NM. 61, 723.
Foerster, Com.Vors. OS. 76, 906.
Förster, Stellv.d.Spec.-D.35Rh.16.
Förster, Dir.-Secr. 35 Sächs. 34.
Fogy, Ob.-Insp. 39 OeSü. 105.
Fokker, Commissar. 39 Ndl.St. 4.
Foltz, Bez.-Ing 35 Pf. 31.
Fomm, Ober-Ing. 31 ByO. 2.
Forche, Bur.-Chef. 39 OeSü. 41.
Forcher, Insp. 39 USt. 28.
Fournier, Vereins-Präs. 31 BA. 13.
Fournier, Bahnh.-Insp. 31 BPM. 35.
Fournier, Gen-Insp. 39 OeSt. 54.
v. Francbeville, Baum. 35 PrO.52.
Franck, O.-M. 31 BG. 29 u. HSG. 26.
Franck, Mater.-Control. 31 MH.29.
Francke, Abth.-Baum. 31 ML. 16.
Frank, Maschmstr. 31 ElsL. 57.
Frank, Cent.-Wag.-Dirig.39 KFJ.44.
Frank, Sect.-Ing. 39 KE. 65.
Frank, Gen.-Bevollm 39 Nbr.D. 5.
Frank, Maschmstr. 35 PO. 62.
Franke, Rechnungsf. 35 Sächs. 43.
Frankenfeld, Bmstr. MW 43, 474.
Franoux, Dir. 31 AM. 4.
Frech, Verw.-Rath. 31 BG. 11.
Frenck, Revisor. 35 MFF. 23.
Frenkel, Insp. 35 KFN. 44.
Frensdorf, Verw.-R. 31 HA. 10 u. 21.
Frentzel, Betr.-Contr. 31 ElsL 43.
Fretzdorff, Dir. 31 BSt. 1.
Freudenberg, Dir. 31 CrKemp. 1.
Freund, Chef-Arzt. 39 OeNW. 33.
Freund, Verw.-R. 39 Theissb. 6.
Frey, Insp. 39 OeNw. 72.
Freyhammer, Insp. 39 KE. 22.
Fricke, Ob.-Control. 31 BH 56.
Friedenthal, VRPräs. 39 Wgth. 3.
Friederici, Aufsr.Vors. 31 LGM. 1.
Friedrichs, Mat-Verw. 31 ML. 20.
Fries, Director. 39 WG. 2.
Friesler, Vorst.-Adj. 35 KFN. 94
Fritsch, Präs. 35 Bu. 1.
Fritz, OMaschmstr.-Ass 31 BSt. 27.
Fritzsche, Dir.-Ing. 35 Sächs. 23.
Fröhlich, Verw.-R 35 BöN. 4.
Frölich, Dir.-Sec. 35 MN. 11.
Frölich, Director. 35 MW. 3.
Fromberg, Dir. 35 ROU. 7.
Fromm, Ob.-Ing. 35 KFN. 91.
Frommert, OGüt.-Vw. 35 OeSü. 24.
v. Froschauer VerwR-Pr. 39 Vo. 2.
Früh, Reg.- u. Baurath. 35 Sa. 2.
Fruwirth, Insp. 39 KE. 55.
Fryba, Insp. 39 KE 39.
Frye, Reg.-Ass. 35 Sa. 8
Fuchs, Verw.R. 35 Alf 4,
Fuchs, Betr.-Control. 31 BM. 66.
Fuchs, Bur.-Vorst. 35 Na. 25.
Fuchs, Baumstr. 35 Werrab 24.
Fuchs, Betr.-Bau-Insp. 35 Wü. 45.
Fuchs, Dir. UW 72, 856.
Fuchss, OMaschmstr. 31 ByS. 36.
Führ, Maschmstr. 35 NM. 28.
Fülscher, vors. Dir. 31 GlE 1.
Fünfstück, Ing.-Ass. 35 BöW. 30.
Fumé, Secretär. 39 OeSü. 108.
Funk, Bau-Director KM.
Funk, Ober-Ing. 35 AT. 16.
Funke, Dir. 31 ElsL. 5.
Fuss, Oberexpeditor. 35 BöW. 26.

G.

v. Gabain, Betr.-Insp. 31 BM. 110.
Gabler, Dir. 35 Th. 5.
Gabriel, Betr.-Insp. 31 BrFr. 14.
Gärtner, Buchh. 35 AT. 19.
Gail, Betr.-Dir. 39 UO 14.
Gaillard, Ober-Ing. 35 KFN. 58.
Galba, Rechtsconsul. 39 OeSt. 25.
Galewski, Hpt.-Mat.V. 39 KE. 46.
Gall, Ober.-Ing. 35 KFN. 25.
Gallia, Stat.-Chef. 39 OeSt. 86.
Ganzenmüller, B.-Bau-I. 25 Wü.44.
Garcke, Bau- u. Betr.-Ins. 35 Wf.10.
Garke. Baum. 31 BM. 61.
Gass, Ba. 50, 573.
Gassebner, Ober-Ing. 39 OeNw.58.
Gebauer, Inspector. 35 Bu. 17.
Gehlen, stellv. Ob.-Ing. 35 Rh. 22.
Gehrcke, Contr.-Vorst. 31 HSG.35.
Geiling, Ob.-Ing. 35 KFN. 25.
Geiger, Ob.-Betr Insp. 31 Ba. 31.
Geim, Verw.-R. 31 BA. 8.
Geishofer, Insp. 39 OeSü. 111.
van Gelder, Contr. 39 Ndl.C. 13.
v. Geldern, Bau-u.Betr.Ins35NM.20.
v. Geldern-Crispendorf, Dir. 35 SäThü. 1 u. 31 GrBr. 2.
Gelinek, Insp. 39 Theissb. 43.
Gemmel, Comm.-Vors. 35 PrO. 16.
George, Baumstr. 35 Na. 16.
George, C.-Bur.-Vorst. 35 ROU.36.
Gehrcke, Contr.-Vorst. 31 BG. 34.
Gerigk, Vst.d.C.-Adm.-B.31ElsL.15.
Gerlach, Masch.-Ing. 31 ElsL. 69.
Gerlach, Reg.-Ass.35MW.6PrO.11.
Gerlach, Abth.-Chef. 39 Ndl.St. 25.
Gerlich, Ober-Insp. 35 OeNw. 69.
F. v. Gerliczy, Verw.-R. 35 Alf. 5.
Gesell, Oberbuchh. 39 UNO. 25.
Geske, Dir. 31 AK. 2.
Gessler, Bev. u. Betr.-D. 31 LD.11.
Gessner, Betr.-Insp. 35 MN. 4.
Gestewitz, Abth.-Baum. 31 BA. 30.
van Geuns, Ing. 39 Ndl.St. 38.
Geyer, Betr.-Control. 31 ML. 9.
v. Geyr-Schweppenburg, Dir.-Vicepräs. 35 Rh. 2.
Gibale, Bur.-Chef. 39 OeSü. 43.
Giehne, Reg.-Rath. 35 ROU. 6.
Giene, Bau-Insp 35 PrO. 27.
Giessen, Maschmstr.-Ass.31ByO.2.
Giles, Bauunternehm. 31 Cuxh. 6.
Gintl, Centr.-Insp. 39 LCzJ. OeL. 4.
Girau, Dr., Hofjustiz-R. 31 BD. 4.
Girscher, OMaschmstr. 31 KM. 22.
Gischler, Betr.-Insp. 39 Ndl.St. 27.
Glaser, Ing. 35 Pf. 47.
Glauer, Dir. 31 BrSFr. 4.
Gleim, Reg.-Rath 35 OS. 19.
Glien, Bahn-Ing. 31 GlE. 4.
Glogau, Telegr.-Insp. 31 BPM. 19.
Glück, Insp. 39 OeNw. 48.
Glünder. Bau-Insp. 35 Wf. 13.
Gmelin, OReg.-R. 31 Ba. 4.
Gmelin, Werkmstr. 35 ElsL. 64.
Gmelin, Betr.-Bau-Insp. 35 Wü. 41.
Gocksch, Hpt.-C.-Rend.31BrWa.11.
Göbel. O.-Ing. u. Werkst.-I. 39 Si. 22.
Göbl, Ob.-Insp. 39 OeSü. 99.
Göhring, Ing. 35 Pf. 40.
Goehle, Reg.-Ass. PrO. 74, 883.
Gölsdorf, Insp. 39 O Sü. 89.
Goering, O.-Betr.-Insp. 31 HA. 14.
Goering, Comm.-Vors. PrO 76, 906.
Görz, Insp. 31 ByS. 80.
v. d. Goes, Ch. d. Betr.-D. 39 NdlSt.24.
Gössmann, VwR-Vorst. 35 MWeida 1.
Gösssing, Ing. 35 BöW 25.
Goetsch, Telegr.-Insp. 35 OS. 45.
Göz. Finanzrath. 35 Wü. 12.
Gold, Bahnh.-Verw. 31 HL. 46.
Goldstein, Mat.-V.-Chef. 39 UO.34.
Golz, Ober-Insp. 39 Theissb. 36.
Gomperz, Verw.-R. 35 BöW. 3.
Goos, Baumstr. 31 BSt. 13.
Gossler, Dir. 31 BH. 35.
Gossweyler, Bahnbauinsp.31Ba.26.
Gostkowski. Abth.-Vorst. 36 EA.22.
Goth, OInsp. u. Vk.-Chef 39 OeSt.74.
Goth, Verk.-Chef. 39 USt. 45.
Gottlieb, Ober-Ing. 39 OeNw. 77.
Gottlieb, Stat.-Chef 39 OeSt. 88.
Gottloeber, stellv. Vors. 35 SU. 5.
Gottschalk, Dir. 39 OeSü. 87.
Gottsleben, Ob-Ing. 39 Wgth. 22.
Graaf, Reg.-Ass. 31 FBb. 7.
Grabendörfer, B.-Bau-Is.21 Ba15a.
Graber, Ob.-Insp. 39 OeSt. 73.
Graef, Dir. 35 Pr.O. 5.
Gräf, Rechts-Consul. 39 OeNw. 27.
Graf, Bez.-Ing. 31 ByS. 12.
Graf, Verk.-Ab.-Vorst. 39 KFJ. 41.
Graff, Baum. 31 ElsL. 38.
Grandauer, C.-Cass.-Cont.31ByS.16.
Grapow, techn. Dir.35O Gn.1 RU.2.
Grasshof, Maschmstr. 31 ElsL. 59.
Greiff, Dir. 31 ElsL. 10.
Greinert, Reg.-Ass. 35 NM. 11.
Grempler, Hpt.-C.-R. 31BrFr. 19.
Grevemeyer, Maschmstr. 31 Ha.51.
Grillo, Baurath PrO. 61, 723.
Grim, Ob.-Buchh. 39 Si. 20.
Grimm, Telegr.-Insp. 31 BM. 45.
Grimmeisen, Ing. 35 Pf. 48.
Grimmer, OMaschmstr. 35 OS. 13.
Gröbe, Verw.-R. 35 BöN. 11.
Gröbe, Bahnh.-Verw. 31 HL. 52.
Groetzebauch, Btr.-Insp.34 HSG.31.
Groissl, Sect.-Ing. 39 LC/J. 26.
Gronovszky, Secretär. 35 Alf. 17.
Grooss, Güt.-Control. 31 HL. 60.
Gropp, Bur.-Vorst. 31 BrWa. 10.
Grosch, Ob.-Reg.-R. 31 Ba. 6.
Groschupff, Maschmstr. 35 PO. 63.
Gross, Maschmstr. 35 Wü. 57.
Grosse, stellvertr. Vors. 31 AZ. 2.
Grosse, stellv.Betr.-Dir. 31 ML. 12.
Grossl, Ober-Insp. 39 OeSt. 50.
Grossmann, Bau-u.Bt.-I.NM 43, 474.
Grossmann, Insp. 39 Oe Sü. 91.
Grotefend, Reg.-u. Baurath. 35OS.3.
Grosz, Gl.-Dir.39 OeNw.23u.SNV.11.
Grosz, Chef-Arzt. 39 USt. 43.
Grubenthal, Control. 39 WW. 10.
Grucker, Ch. d. Mat.-Vw. 39KO.15.
Grüll, Insp. 39 USt. 26.
v. Gründorf, Insp. OeSt. 64, 763.
Grünhagen, Bahn-u.Btr.-I.35Rh.50.
Grund, Baurath. 35 Wü. 31.
Grüttefien, Bau-u.Btr.-I.31 Ha.23.
Grundacker v. S. Präs. 39 KFN. 2.
v. Grundherr, Ing. 35 Pf. 43.
v. Grundler, O.-Finanzr. 35 Wü.62.
Gruson, Ob.-Maschm. 31 BH. 47.
Gudden, Betr. Insp. 31 KM. 13.
Gudovius, Sect.-Ing. 35 Rh. 51.
van Gülpen, Vice-Präs. 31 AM. 2.
Günther, Ing. 35 Pf. 37.
Güntzer, Baumstr. 31 Ha. 38.
v. Guérard, Dir. 31 ElsL. 3.
Guisez, Ag. Comm 39 GrCB. 32.
Gulácsy, Ob. Ing. 39 Waagth. 21.
Gunesch, Bau-Dir. 39 UG. 21.
Gust, OMaschmstr. 35 NM. 13.
Gutmann, Bau- u B.-I. sp.35 Na.12.
Guttmann, Reg.-Ass. 35 PrO. 10.
Gyöngö, Obering. 39 Theissb. 31.
v. Györy, Insp. 39 UNO. 35.
Gyssling, Gen.-Dir.-R. 31 ByS. 27.

H.

Haage, Betr.-Insp. 31 HSG. 29.
Haarbeck, Baumstr. 35 NM. 24.
Haas, Centr.-Insp. 39 UG. 23.
Haassengier, Ob.-Ing 31 BD. 9.
Haber, Director. 39 WG. 1.
v. Haber, Verw.-R. 35 BöW. 2.
v. Haber-Linsberg, Verw.-R.-Vicepräs. 39 OeNw. 2 u. Si. 2.
Hack, Sect.-Ing. 35 Rh. 49.
Haehner, Geh. Reg.-R. 31 KM. 2.
Haerche, Ob.-Insp 35 OS. 30.
Hänlein, Betr. Ing. ByO. 74, 883.
Hättasch, baul.O.-Ing. 31ChAAd.4.
Häufler, Ober-Insp. 39KE.35 u.50.
v. Hagemeister, Berh-Ch. 37KO.19.
Hagen, Verw.-R. 31 BA. 5.
vom Hagen, Telegr.-Insp. 31 BD.8.
Hagen, OMaschmstr. 31 MP. 19.
v. Hagen, Betr-Control. 35 NM. 33.
Hagen, Bahn-u. Betr.-Insp.35Rh.57.
Hager, Bahnh.-Verw. 31 HL. 45.
Hahn, Ober-Insp. 39 OeSü. 78.
Hahn, Ober-Buchh. 39 Waagth. 19.
Hahn, Abth.-Baum. 35 Wf. 25.
Haitink, Commissar. 39 Ndl.St. 5.
Hak, Stat.-Chef. 39 OeSt. 96.
Hall, Walzwerkle t. 39 OeSü. 23.
Hallbauer, Finanzrath 35 Sächs. 3.
Halle, Geh. Reg.-Rath. 31 Ha. 4.
Haluska, OIng.u.B.-Insp 39 MSC.11.
d'Hamecourt, Admin. 39 NdlRh.11.
Hamm, Bez.-Ing. 35 Pf. 32.
Hammer, Comm.-Vors. 31 Ha. 9.
Hampel, Ing. 39 TKP. 22.
Handjery, 31 BD. 3.
Haniel, 31 BM. 8.
Hanno, Control. 31 BPM. 16.
Hansmann, Betr.-Insp. 31 MP. 20.
Hansmann, Reg.-Ass. 35 NM. 6.
Hantusch, Contr.-Vorst.35 ROU.39.
Harck, Dir. 31 LD. 8.
Hardell, Bur.-Vorst. 35 PrO. 81.
Hardt, Verw.-R. 31 BG. 2.
Hardt, Eisenb.-Commiss. 45, 497.
Hardy, Werkst.-Chef. 39 OeSü.101.
v. Harkányi, Verw.-R. 35 Alf. 6.
v. Harkánji, Verw.-R. Präs. 35 FüB.1.
Harmos, Sect.-Ing. 35 Alf. 31.
Harms, Abth.-Ing. 31 BH. 44.
Harms, Ob.-Güt.-Verw. 31 HA. 13.
Harms, Aussch.-Vors. 31 LB. 1.
Harsleben, Maschmstr. 31 Br. 16.
Hartenstein, Ath.-Ig Sächs. 63, 753.
Hartmann, Transp.-Insp. 31 Ba. 25.
Hartmann. Bahn-Ing. 31 LB 26.
Hartmeyer, Bet.-O.-Insp.35 SäS.15.
Hartnack, Dir. 31 BG. 17. HSG. 16.
Hartnig, Insp. 31 ByS. 72.
Hase, Director 31 GG. 3.
Hasel, Ober-Insp. 35 BöN. 13.

v. Haselberg, Baumstr. 31 BSt. 10.
Hasenclever, Dir. 31 AM. 3.
Hassberg, Hpt.-Cass. 39 OeSü. 51.
Hasse, Betr.-Insp. 31 BSt. 23.
Hassenkamp, Bau-Insp. 31 BM. 29.
Hattemer, Tel.-I. 31 BG 39 u. HSG. 40.
Hattenbach, Baumstr. 31 BM. 93.
Hauck, Insp. 31 ByS. 83.
Hauer, Insp. 35 Bu. 15.
Haug, Sect.-Ing. 35 Wü. 47.
Haunz, Bahnamtsvorst. 31 Ba. 53.
Hauschild, Verw.Vors. 31 ChK. 1.
Hausding, Baumstr. OS. 44, 486.
Hauser, Rechts-Consul. 39 OeNw. 74.
Hauser, Bur.-Chef. 39 OeSü. 83.
Hauser, Ing. 35 Pf. 61.
Hausmann, Dir. 31 BPM. 2.
Hawlitschek, Insp. 35 BöW. 20.
Házmann, Verw.-R. 35 ArT. 3.
Heberlein, Bz.-Maschm. 31 BySt. 39.
Heckmann, OMaschmstr. 35 Na. 9.
Hedderich, Vw.-R.-Sec. 31 HL. 11.
Hedemann, Reg.-Ass. 35 NM. 17.
Hedemann, Reg.-Ass. 35 Pr.O. 9.
Heegewaldt, Betr.-Insp. 35 PrO. 29.
van Heese, Betr.-Contr. 31 BM. 53.
Hegyi, Insp. 39 USt. 25.
Hehl, Baumstr. 35 OeGn. 5.
Heidecker, R.-Bur.-V. 31 ElsL. 17.
Heidman, Reg.-u. Baurath. 31 MH. 3.
Heil, Hpt.-Cass. 35 Sächs. 35.
Heim, Abth.-Baumstr. 31 BPM. 29.
Heimpel, Bez.-Ing. 31 HL. 28.
Heine, Ob.-Güt.-Insp. 31 MH. 23.
Heinrich, Hochbauinsp. 31 Ba. 23.
Heinrich, Abth.-Baum. 31 BA. 29.
Heinrich, Ob.-Ing. 39 LCzJ. 23.
Heinrich, Baumstr. 35 PrO. 53.
Heinsius, Reg.-Ass. 35 PrO. 7.
Heise, Dir.-Vors. 31 BD. 1.
Heiss, Bur.-Chef. 39 OeSü. 94.
Helbling, Baurath. 31 Ba. 12.
Helczyński, OBetr.-Isp. 39 WW. 15.
Held, Bahnh.-Insp. 35 Wü. 29.
Heller, Dir. 31 GrBr. 3.
Heller, Ob.-Insp. 35 Pf. 12.
Helling, Baumstr. 31 BPM. 28.
Hellmuth, Gen.-Dir.-R. 31 ByS. 4.
Hellwag, Bau-Dir. 39 OeNw. 67.
Hellwig, Werkstättenl. 39 TKP. 23.
Helminger, Reg.-R. 31 Ba. 10.
v. Helmolt, Control. 35 NE. 9.
Helweg, Reg.-Ass. 35 NM. 9.
v. Hemert, Adm.-R. 39 Ndl. C. B. 2.
Hemme, Ger.-Ass. 31 HA. 12.
Hempel, Director. 31 ML. 5.
Henckel, Dir. 31 HSG. 19.
Hendel, Verw.-R. 31 Ho. 5.
Hendel, Dir.-Vors. 35 Na. 1.
Hennig, O.-Masch.-Mstr. 31 BA. 25.
Henning, Dir. 35 Sächs.Thür. 2.
Henning, Syndic 35 SächsThür. 11.
Hentsch, Betr.-Dir. 31 ML. 8.
Herczegh, Sect.-Ing. 35 Alf. 30.
v. Herder, Verw.-R. 31 ChK. 5.
Herfurth, Vabth.-Vorst 39 KFJ. 43.
Hering, Betr.-Insp. 31 ElsL. 24.
Herkerath, Tarifbür.-Ch. 39 NdlRh. 15.
Hermann, Insp. 35 KFN. 15.
Hermann, Ober-Exp. 35 KFN. 68.
Hermann, Bahnb.-Insp. 35 Wü. 74.
Herold, Ober-Ing. 39 Waagtb. 23.
Herold, Baumstr. 35 Wf. 26.
Herrmann, Bahnh.-I. 31 BPM. 40.
Herrmann, Hülfsarb. 31 MH. 12.
Herrmann, Contr.-Vorst. 35 Na. 26.
Herrmann, Dir. gest. Th. 87, 1079.
Herschmann, Vorst. 39 LCzJOeL. 6.
Herz, Verw.-Rath. 35 Alf. 7.
Hesse, Betr.-Insp. 31 AK. 8.
Hessert, Ob.-Insp. 35 Pf. 14.
Hessler, Spec.-Dir. 35 MWeida. 10.
Hestránek, Ob.-Ing. 35 KFN. 52.
v. Heukelom, OBtr-Isp. 39 NdlSt. 17.
Heusinger v. Waldegg, Ob.-Ing., Red. d. tech. Ver.-Org. in Hann. 31.
Heutz, Mater.-Insp. 31 BPM. 50.

Hey, Werkst.-Vorst. 35 ROU. 42.
v. d. Heyde, Btr.-Contr. 31 BM. 84.
Heydemann, Calcul.-V. 31 MH. 28.
v. d. Heydt, Vors. 31 BM. 1.
Heyl, Bezirks-Ing. 31 HL. 26.
Heyl, Bau-u. Betr.-Insp. 35 MW. 13.
Heyne, Obercontrol. 31 LD. 26.
Hieronimy, Tel.O.-Ins. 31 ElsL. 54.
Hictzgern, O.-Insp. 39 SüdNV. 19.
Hildebrand, Güt.-Insp. 31 HL. 54.
Hildebrand, Finanz-Rth. 31 Bs. 3.
Hildebrand, st. Vors. Saalb. 97, 1194.
Hildebrandt, Bau- u. Betr.-Insp. 35 PrO. 24.
Hilf, Geh. Reg.-Rath. Na. 40, 428.
v. Hilmcrone, Buchh. 31 AK. 18.
Himmel, Centr.-Insp. 35 KFN. 43.
Hinschius, Syndicus. 31 BH. 36.
Hintz, Bur.-Vorst. 31 BSt. 35.
Hinüber, Reg.u.Baurath. Ha. 76, 906.
Hintzpeter, Abth.-Baum 31 BN. 17.
Hirche, Comm.-Vors. BM. 76, 906.
de Hirsch, Commisar. 39 NdlSt. 7.
Hirsch, Werkst.-Vorst. 35 PrO. 68.
Hirsekorn, Maschinenm. 35 OS. 32.
Hirt, Bahnhof-Insp. 31 PBM. 41.
Hladik, Dir. 39 PiPr. 14.
Hlawitschka, Ing. 35 BöW. 24.
Hocheder, Gen.-Dir. 31 ByS. 1.
Hocheisen, Bahnb.-Insp. 35 Wü. 70.
Hochgesand, Bahn-Ing. 31 HL. 24.
Hochheimer, Reg.-Ass. 31 FBb. 4.
Hoebel, Baumstr. 35 Sa. 20.
Höchstetter, Bez-Ing. 31 BySt. 70.
Hoegen, Güt.-Control. 35 Rh. 34.
Höhn, Werkmstr. 31 ByO. 25.
Hönig, Bahn-Insp. 31 Ba. 48.
Hörner, Control. 39 OeSü. 30.
Hörner, Bahnhof-Insp. 35 Wü. 25.
Hoeter, Stellv. d. Spec. Dir. 35 Rh. 17.
Hofbauer, Chef d. Contr. 39 UNO. 26.
Hoffmann Hpt.-Cass. 35 Alf 24.
Hoffmann, Contr. 31 BPM. 17.
Hoffmann, Ober-Ing 35 KFN. 21.
Hoffmann, Dir. 31 LD. 6.
Hoffmann, Contr.-Chef. 39 MohF. 8.
v. Hoffmann, Bur.-Chef. 39 OeSü. 93.
Hoffmann, Ob.-Güt.-Verw. 35 Th. 13.
Hoffner, Ob.-Ing. 35 KFN. 39.
Hofmann, Bez.-Ing. 31 ByS. 11.
Hofmann, Masch.-Mstr. 35 SäS. 31.
Hofmann, Mater.-Verw. 39 WW 19.
Hofreiter, Bez.-Ing. 31 ByS 46.
Hohenegger, Ob.-Insp. OeNw. 71.
Hohenner, Gen.-Dir. R. 31 ByS. 5.
Holl, Vice-Präs. 35 FüB. 2.
Holmann, Verw. R. 31 BA. 9.
Holtgreve, Abth.-Bm. 35 Wf. 29.
Holzheuer, Masch.-Mstr. 35 PrO. 65.
Holzt, Maschinen-Mstr. u. Werkst.-Vorst. 35 TiI. 17.
Holzweber, Kanzlei-Dir. 39 KE. 21.
Honigmann, Vors. 35 PCr. 3.
van Hooff, Bahn-Ing. 39 NdlSt. 42.
v. Hoogstraten, Secr. 39 NdlRh. 7.
Hoose, Ob. Registr. 31 ML. 18.
v. Hopfen, Vicepr. 39 OeSü. 1.
Hoppe, Betr.-Contr. 31 BM. 102.
Hoppe, Calcul.-Vorst. 31 BSt. 36.
Hoppe, Reg.-Ass. 35 OS. 11.
Hoppenstedt, Ger.-Ass. 31 BM. 87.
Horn, Masch.-Mstr. 35 Werrab 23.
Hornbostel, Masch.-Dir. 39 KE 26.
Hornig v. Hornb., Insp. 39 USt. 14.
Horoszkiewicz, Abthlgs.-Vorst. 39 EA. 23.
Horst, Dir. 31 HBl. 2.
v. Horwáth, Gen.-Insp. 39 USt. 35.
v. Horwáth, Ob-Insp. 39 USt. 36.
Horwicz, O.-Betr.-Insp 31 BG. 27.
Hostmann, Abth.-Baum. 35 Th. 18.
Hottenrott, Baumstr. 31 BM. 36.
Houselle, Baumstr. 35 Sa. 21.
Hoyer, Mar.-Int.-Ass. 35 OS. 12.
Huber, merc d. Mitgl. 35 Wü. 6.
v. Hubert, Insp. 35 Alf. 21.
Hübner, Verkehrs-Chef 39 OeSt. 84.
Hüffel, Silos-Verw. 39 OeSü. 85.

Hüfner, Oberrevid. 39 Theiss. 42.
Hüster, Masch.-Mstr. 31 ElsL. 61.
Hudelist, Insp. 39 OeNw. 37.
Hugenberg, Verw. R. 31 HA. 5 u. 17
Hullek, Bür. Vorst. 35 KFN. 80.
Hunte, Masch.-Mstr. 35 SäSt. 32.
Huntemüller, Baumstr. 31 MH. 16.
Huster, Betr.-Contr. 31 BM. 52.
v. Huze, Vice-Präs. 35 DB. 2.

J

Jablonowski, I. Verw.-Raths-Präs. 39 LCzJ. 1.
Jacob, Betriebsvorst. 31 Ki. 2.
v. Jacobi, Gen.-Secr. 35 KFN. 12.
Jacobi, Dir. 35 MFF. 9.
Jacobi, Betr.-Insp. 31 MP. 21.
Jacob, Sect.-Ing. 35 Rh. 55.
s' Jacob, Gen.-Dir. 39 NdlSt. 16.
s' Jacob, Secretär 39 NdlRh. 5.
Jaedicke, Betr.-Dir. 31 BA. 22.
v. Jaeger, Dir. 35 Pf. 6.
Jäger, Dir.-Ob. Insp. 31 ByO. 9.
Jäger, Revisor 35 MN. 17.
Jäger, Bahnhof-Insp. 35 Wü. 21.
Jänisch, Reg.-Ass. 31 BM. 56.
Jahn, Vorst. d. techn. Bür. 35 MW. 11.
Jahn, Betr.-Contr. 31 BM. 83.
Jahoda, Inspector, 39 UO. 36.
Jaksch, Mat.-Magz.-Chef. 39 OeSt. 90.
Janner, Güt.-Insp. 31 ElsL. 49.
Janovski, Secretär 35 BöN. 14.
Janovitz, Ob.-Ing. 39 UNO. 43.
Jansen, 31 BM. 10.
Jansen, Comm-Vors. 31 BM. 85.
Jaques, Vice-Präs. 39 Thb. 3.
v. Jarsch, Betr.-Dir. 35 BöW. 18.
Jeanjean, Ingen. 39 GrCB. 26.
Jecklin, Dir-Vors. 35 Sa. 1.
Jenke, Dir.-Rath 35 SäS. 10.
Jentges, 31 BM. 9.
Jesch, Güterw. 31 LüB. 29.
Jindra, Abth.-Vorst. 39 KFJ. 39.
Jirsch, Insp. und Zugförder.-Chef 39 OeSt. 93.
Illich, Betriebsleiter 39 KO. 20.
Illing, stellv. Betr.-Dir. 31 MH. 19.
Imhof, Bez.-Masch.-Mstr. 31 ByS. 38.
Inngraf, techn. Refer. 39 LCzJ. 21.
Jobbágyi, Sect.-Ing. 35 Alf. 29.
Joest, Geh. Commerz.-R. 31 KM. 3.
John, Haupt-Cass. 31 ByO. 12.
Jolas, Ing. 35 Pf. 68.
Jonkh. H. de Jong van Beek en Donk, Masch.-Ing. 39 NbrD. 9.
Jopst, Verkehrs-Chef 39 KO. 16.
Jordan, Masch.-Mstr. 35 Na. 18.
Jordan, Ober-Insp. 39 OeSü. 57.
Jost, Bez.-Bahning. 31 Ba. 32.
Josti, Dir. 31 MH 9.
Irasek, Insp. 39 OeNw. 45.
Irrich, Werkst.-Vorst 39 UO. 23.
Israël, Baumstr. 35 Sa. 23.
le Juge, Dir. 31 EHE. 1, † 56, 668.
Junek, Verw.-Rath 35 BöN. 6.
Jung, Ob.-Güt.-Verw. 31 BA. 38.
Jung, Masch.-Mstr. 35 Na. 17.
Jungbecker, Abth.-Baum. 35 Th. 17.
Jungnickel, Baumstr. 35 OS. 36.
Jungwirth, Kreisrichter 31 MH. 13.
v. Justh, Vicepräs. 39 KO. 2.
v. Ivanka, Gen.-Dir. 39 UNO. 16.

K

Kaan, Chef d. Centr.-Bür. 39 OeSt. 27.
Kachler, Bahnbau-Ing. 35 Wü. 82.
Kähler, Geschäftsführer 31 AK. 21.
Kämpf, Verw.-Rath. 31 BrW. 4.
Kärger, Baumstr. 35 Pr O. 48.
Kaerner, Sect-Ing. 35 Pf. 44.
Kahl, Obermaschmstr. 31 BD. 13.
Kahle, Bau- u. Betr.-Insp. 31 BM 91.
Kahle, Betr Ober-Insp. 35 SäS. 14.
Kahlow, Oberinsp. Saalb. 97, 1194.
Kaiser, Buchhalter 35 KFN. 79.
Kalb, Baumstr. 31 FBb. 13.
Kalbfuss, Ing. 35 Pf. 54.
v. Kalchberg, Vicepräs. 39 KO. 3.

Kallab, Obering 39 EA. 24.
Kalmar, Mat.-Verw.-Chef 39 USt. 18.
Kaltenbach, Contr. 39 Vorarlb. 18.
Kaluschau, Obering. 39 Theiss. 45.
v. Kanovics, Centr.-O.-Insp. 39 Si 17.
Kaplik, Abth.-Ing. 31 BH. 42.
Kappel, Güterverw. 35 MN. 5.
Kappes, Werkst.-Chef. 35 Alf. 26.
Karaffath, Obering. 39 Theiss. 30.
Karolyi, Verw.-R.-Präs. 35 Alf. 1.
Karsten, Dir. 35 MWeida. 4.
Katzler, Bür. Chef 39 OeSü. 39.
Kauffmann, Sect.-Ing. 35 Th. 48.
Kaufmann, Dir. 35 MWeida. 3.
Kayser, Güterinsp. 31 Ba. 20.
Kayser, Masch.-Ing. 31 Ba. 38.
Kecker, Betr-Insp. 31 ElsL. 23.
Keim, Bahninsp. 31 Ba. 44
v. Keissler, Gen.-Dir. 39 HE. 14.
Kell, Dir.-Rath. 35 SäS. 6.
Keller, Bahnh.-Verw. 31 HL. 48.
Kemf, Commerzienrath. 31 HL. 6.
Kempff, Bahnamtsvorst. 31 Ba. 52.
Kemm, Hptcass.-Rend. 35 MN. 8.
Kentenich, Baumstr. 31 BM. 76.
v. Kerekes, Secr. 39 UNO. 18.
Kermann, Dir. u. Vors. 31 GrBr. 1.
Kerstens, Präs. u. Dir 39 NbrD. 1.
Kessel, Betr.-Dir. 31 BG. 23.
Kessler, Werkst.-Chef. 39 OeSt. 77.
Kettler, Bau-Insp. Ha. 43.
Keyser, Ing. 35 Pf. 49.
Kibitz, Insp. 35 KFN. 32.
Kielhorn, Masch.-Mstr. 35 OS. 62.
Kieuer, Hauptcass. 39 OeSt. 31.
v. Kiesewetter, Abth.-Ing. Sächs. 63, 753.
v. Kietzel, Baum 31 ElsL. 35.
Kilian, Insp. 31 ByS. 74.
Kilian, Hauptcass. 31 HL. 12.
Kilias, Ober-Insp. 39 Theiss. 48.
Kips, Bahn-Ing. 39 NdlSt. 44.
v. Kirchbach, Dir.-Sec. Sä. 65, 776.
Kirn, Bau-u. Betr. Insp. 35 Werrab. 21.
Kirschner, Buchh. 35 BöW. 27.
Kirsten, PrRb. 40, 428.
Kiss, Betr.-Insp. 39 Theissb. 40.
Kittl. Insp. 35 KFN. 16.
Klähr, Masch.-Mstr. 31 ElsL. 56.
Klammerth, 39 LCzJoeL. 15.
Klauber, Insp. Stat.-Chef 39 OeSt. 95.
Klaudy, Ober-Insp. 39 KFJ. 20.
Klebe, Telegr.-Insp. 31 BA. 31.
Kleffel, stellv. Vors. 35 TI. 2.
Klehmet, Abth.-Baum. 31 BD.
v. Klein, Präs. 35 Wü. 2 u. 59.
Klein, Ing. 35 Pf. 63.
Klein, Verw. R. 35 BöW. 9.
Kleiner, Bahnh.-Insp. 35 Wü. 20.
Kleist, Werkst. Vorst. 31 ElsL. 63.
Klemm, Betriebsbau-Insp. 35 Wü. 34.
Klemm, Rechnungsf. 35 SäS 42.
Klemme, Reg.-Assessor u. Comm.-Vors. 31 Ha. 10.
Kletke, Gerichts-Ass. 31 BrFr. 9.
Kleve, Control. 31 BPM. 14.
Klepečzka, Ing. 39 PrD. 21.
Klien, Masch.-Mstr. 35 SäS. 30.
Klier, Verw.-R.-Vicepräs. 35 BöN. 2.
Klier, Centralbuchh. 39 KFJ. 32.
Klima, Bür.-Chef. 39 OeSt 39.
Klinge, O.-Masch.-Mstr. 31 BN. 14.
Klingel, O.-Bau-R. 31 Ba. 5.
Klingelhöffer, Reg.-R. 31 FBb. 2.
Klinghardt, Dir.-Ass. SäS. 65, 776.
Klipphahn, Tel-Insp. 35 MFF. 24.
Klövekorn, Msch.-Mstr. 35 PrO. 60.
Klopfer, Masch.-Mstr. 31 LüB. 27.
Klose, Ober-Betr.-Insp. 35 Wf. 8.
v. Klosowski, Insp. 39 EA. 19.
Klooss, Masch.-Mstr. 35 OS. 33
Klotz, Director, 31 LB. 18
Klüpfel, Finanzass. 35 Wü. 14.
Knapp, Ober-Finanzr. 35 Wü. 64.
Knauer, Insp. 35 KFN. 19.
Knauth, Reg.-Ass. 35 MW. 5.
Knebel, Baum. 31 FBb. 31, 12.
Kneib, Betr.-Insp. 31 HL. 38.

L.

M.

N.

O.

P.

Pöge, Bahndirector 31 LD. 18.
Pörsch, B.-Tel.-Ob.-Insp 35 SäS. 29.
Pöschmann, Masch.-M. 35 MFF. 13.
Pogatscher, Insp. 39 OeN.-w. 81.
Pogatschingg, Buchh. 39 ÖSt. 124.
Pohl, Bau- u. B.-Insp. 31 Cref.-Kp. 3.
Pohl, Secr. d. Gen.-Dir. 39 OeNw. 25.
Pohl, Ob.-Ing. 39 USt. 38.
Polack, O.-Güt.-Verw 35 Werrab. 22.
v Polinszky, Ctr.-Insp. 39 UNO. 37.
Polivka, Ober-Inspector 35 Bu. 19.
Polko, Betr.-Insp. 31 KM. 17.
Pollak, Oberbuchh. 35 FüB. 11.
Pollaczek, Werkst.-Ch. 39 OeSt. 78.
Polonceau, Masch.-Dir. 39 OeSt. 47.
Ponger, Inspector 39 UNO. 30.
Poninski, Verw.-R.-Präs. 39 EA. 1.
Pope, Buchh. u. Cassa Vorst. 39 UO. 17.
Popp, Bez.-Ing. 31 ByS 44.
Poppe, Ing. 31 LD. 20.
Poppen, Stellvtr. Gen.-Dir. 31 Ba. 2.
Porndorfer, Verkrs.-Ch. 39 OeSü. 76.
Porsch, Bau- u. Betr.-Insp. 35 PrO. 33.
Port, Ober-Ing. 35 KFN 57.
Port, Werkst.-Ch. 35 FüB. 15.
Port, Werkst.-Vorst. 39 MoF. 11.
Poser, Syndicus 35 ROU. 26.
Posseldt, Dir. 31 HSG. 24.
Posselt, Ass. 31 ByS. 8.
Posthumus, Dir.-Mitgl. 31 AM. 10.
Pottyondy, Insp. UW. 72, 856.
Potyka, Insp. 35 KFN. 17.
v. Pranghe, Dir. 35 Rh. 9.
Prasse, Abth.-Ing. SäS. 63, 753.
Praun, Kreisbaumstr. 31 Bs. 7.
Prauss, Ob.-Masch.-Mstr. 39 WW. 22.
Prenninger, Director 39 OeSü. 104.
Pressler, Ing. 31 LD. 22.
v Pretzner, Ober-Insp. 39 OeSü. 54.
Preu, Bahnbau-Insp. 35 Wü. 75.
Přiborsky, D.-Stellv. 39 PrD. 14, 17.
Probst, Verw.-R.-Vicepr. 31 HL. 2.
Prokesch, Inspector 35. KFN. 65.
Proskowetz, Präs. 39 MSC. 1.
Pross, Bahnh.-Insp. 35 Wü. 30.
Prugger, Insp. 39 OeSü. 19.
Puchelt, Werkst.-Chef 39 OeSü. 102.
Pühn, Bez.-Ing. 31. ByS. 89.
Püngeler, Dir. 31 AM. 5.
Püringer, Abth.-Vorst. 39 KFJ. 26.
Pütter, Sect.-Ing. 35 Rh. 46.
v. Pulszky, Verw.-R. 35 Alf. 12.
Puttbus, Verw.-R.-Vors. 31 BN. 1.
Putz, Mater.-Verw. 39 Vorarlb. 17.
Puzdrowski, Abth.-Vorst. 39 EA. 25.

Q.

Quack, Commissar 39 NdlSt. 9.
Quaedvlieg, B.-Insp. 39 NdlSt. 29.
Quairier 39 GrCB. 5.
Quassowski, Chef-Tech. 31 BPM. 7.
Querner, Hpt-Mag.-Verw. 35 MN. 25.

R.

Raab, Dir. 35 MWeida 1.
Rachel, Dir.-Rath 35 SäS. 7.
Rachel, Abth.-Ing. Sächs. 63, 753.
Radoň, Insp. 39 OeNw. 51.
Rahm, Dir. 31 BSt. 6.
Rahn, Wag.-Contr.-Vorst. 31 BSt. 46.
Rambauer, Insp. 31 ByS. 82.
Ramm, Maschmstr. 35 PO. 58.
Rampoldt, Reg.-u. Baurath 35 OS. 5.
Ramsauer, adm. Dir. 35 Old. 2.
Ranafier, OMaschmstr.-Ass. 35 Ol. 16.
Randé, Betr. Insp.-Adj. 39 MoF. 7.
Rank, Finanzrath 35 Wü. 67.
Rasch, Dir.-Mgl. OS. 70, 831.
Raspi, Gl.-Dir.-Secr. 39 OeSt. 24.
Rast, O.-Güt.-Verw. 35 Na. S.
Rathsagg, Bahn-B.-Ing. 35 MFF. 16.
Ratzka, Secretär 39 OeSü. 72.
Rau, Bur.-Vorst. 31 HL. 21.
Rauer, Bur.-Vorst. 35 KFN. 81.
Rauscher, Contr.-Vorst. 39 UO. 18.
Ravelli, Agent Commerc. GrCB. 28.
Ravené, Verw.-R 31 BG. 7.
Rayl, Ober-Ingen. 35 KFN. 61.
Raynoschek, Gen.-S.-Stv. 39 MSC. 9.
Reder, R.-u. B.-R. 31 BG. 19. HSG. 18.
Redlich, Dir.-Vors. 31 FBb. 1.
Regenhart, Vice-Präs. 39 EA. 2.
Regenhart, Abth. Vorst. 39 EA. 26.
Regulski, Insp. 39 WW. 16.
Reh, Masch. Mstr. 31 ElsL. 62.
Rehbein, Abth.-Baum. 31 MH. 34.
Reichardt, Dir.-Vors 31 GöG. 1.
Reiche, Baumeister 31 LB. 25.
Reichert, Ob.-Ing. 39 PiPr. 22.
Reichmann, Masch.-Mstr. 35 Rh. 40.
Reick, Sect.-Ing. 35 Rh. 64.
v. Reigersberg, O.-A.-V. 31 ByS. 40.
Reimer, Betr.-Insp 31 BrSFr. 15.
Reimer, Abth.-Baumstr. 35 Th. 16.
Reimers, Regierungsrath 31 AK. 3.
Reimsfeld, Telegr.-Insp. 31 BH 51.
Reinelt, Insp u. Stat.-Ch. 39 OeSt 68.
Reinhardt, stellv. Vors. 35 MFF. 2.
Reinhardt, stellvertr. Vors. 35 NE. 2.
Reinhardt, Sub-Dir. 39 OeSt 33.
Reiser, Bureau Vorst. 35 PrO. 73.
Reisinger, Ober-Ing. 31 ByS. 29.
Reitemeier, O. Betr.-Insp. 31 Ha. 18; nach Brombg. vers. PrO. 84, 1006.
Reitler, Ober-Insp. 39 OeNw. 35.
Reitzenstein, Reg.-Ass 35 NM. 5.
Remppis, Ing.-Assist. 35 Wü. 53.
Rennen, Spec.-Dir. 35 Rh. 12.
Renson, Betr.-Insp. NdlSt 30.
Renson, Bahn-Ing. 39 NdlSt. 48.
v. Renzenberg, Ob.-Ing. 39 EA. 27.
Resszel, Bahn-u. Masch.-Secr. 39 26.
Reuning, Rechn.-Intend. 35 OH. 13.
Reusch, Betr.-Control. 35 Rh. 29.
Reusing, Abth.-Baum. 31 ML. 15.
Reuter, Bau-Insp. 31 BM 32.
Richardt, Bez.-Ing. 35 SäS. 26.
Richter, Masch.-Mstr. 31 BA. 42.
Richter, stellv Betr. Dir. 31 ML. 11.
Richter, Abth.-Ing. 31 MH. 39.
Richter, Ober-Insp. 39 OeNw. 53.
Richter, Ch. d. Sanitätsd. 39 OeSü. 23.
Richter, Bahn- u. B.-Insp. 35 Rh 63.
Richtsteig, Dir.-Vors. 31 BG. 16 HSG. 15.
Rick, Bur.-Vorst. 35 KFN. 86.
Rie, Oberbuchh. 35 Alf. 23.
Rieck, Ober-Ing. 35 KFN. 49
Riedinger, Sect.-Ing. 35 Wü. 46.
Riedl, Verkehrschef 39 Theissb. 47.
Ricloff, Verw.-R. 31 BG. 15.
Riem, Syndicus 31. BA. 21.
Riemann, Sect. Ing. 35 Rh. 56.
van Riemsdyk, Chef des Allgem. Dienstes 39 NdlSt. 23.
Riese, Haupt-Cass.-Rend. 35 NM. 35.
v. Riese-Stallburg, V.-R. 35 AT. 9.
Rilke, Ver..-R. 35 AT. 10.
Rindskopf, Ch. f. d. com. V. 39 KO. 17.
Rindskopf, Insp. 39 Theissb. 27.
Ringklib, Mat.-Insp. 31 AK. 12.
Rinkler, Werkst.-Vorst. 35 NM. 32.
Rint, Insp. 39 OeSü. 71.
Rintelen, Bau-Insp. 35 PrO. 13.
Rintelen, Dir.-Mgl PrO. 61, 723.
Riotte, Bahnh.-Insp. 35 Wü. 19.
Ris, Chef d. Allg. Dienst. 39. NdlC. 9.
Ritter, Abth.-Baum. 31 ML. 14.
Rittershausen, Betr.-D. 39 OeNw. 24 u. SNV. 12.
Ritterstädt, Dir.-Ass. SäS. 65, 776.
Rittmeyer, Vw.-R.-Vors. 31 HBl. 1.
Rix, Revisor u. Cassirer 31 GE. 6.
Rochelt, Hauptcass. 35 AT. 20.
Rochlitz, Insp. 39 USt. 39.
Rocholl, Ober-Ing. 35 Rh. 19.
Rock, Reg.- u. Baurath 35 NM. 3.
Roder, Gl. Dir.-R. 31 ByS. 24.
Rodler, Ob.-Ing. 39 Mähr.-Gr. 17.
Röckl, Baudir. 31 ByS. 2.
Roedenbeck, Reg.-Ass. 35 Sa. 5.
Röder, Cassirer 35 BöN. 18.
Röder, Ctr.-Wg.-Wkst. V. 31 HL. 35.
Rödiger, Dir.-Rath 35 MN. 3.
Röhner, Baumstr. 35 Wf. 15.
Rölig, Ober-Ing. 31 ByS 31.
Römer, Betr. Control. 31 HL. 41.
Römer, Director 35 Mu. 1.
Römer, Verk.-Chef 39 USt. 44.
Roepell, Reg.-Ass. 35. PrO. 14.
Roerecke, Controleur 31 BPM. 12.
Rörig, O.-G.-Vw. 31 BG. 26. HSG. 27.
Rössler, Hauptcassier 35 Bu. 13.
Rohde, Maschmstr 31 BM. 40.
Rohr, Revisor 35 MN. 14.
Romberg, Liquidator. 85 KFN. 78.
Rommel, O.-Güterverw 31 BF. 19.
Ronsberger, Vk.-Dir. 39 Theissb. 34.
Rose, Bez.-Ing. 31 ByS. 78.
Rosemann, Bur.-Vorst. 31 BA. 36.
Rosenberg, Insp 35 Alf. 22.
Rosenberg, Dir. 35 OL. 2
Rosenberg, Bau-u Btr.-I. 35 OS. 50.
Rosner, Werkst.-Ch. 39 Theissb 50.
Rossipal, Vk.-Abth.-V. 39. KFN. 42.
Rost, O.-Gü.-Verw. LD. 43, 474.
Rost, Ober-Güter-Verw. 35 OL. 12.
Roth, Insp. 31 ByS. 71.
Roth, Stations-Vorst. 35 MN. 21.
Roth, Bau-u. Betr.-Insp. OS. 74, 883.
Rot, Ober-Revident. 39 USt. 34.
Rothé, Wag.-Con.-Vorst. 31 HL. 43.
v. Rothschild, Verw.-R. 35 BöW. 7.
Rottmayer, Insp. 39 KE. 24.
des Roys, Administr.-R. 39 NdlC. 7.
Rubow, Bur.-Vorst. 31 BM 98.
Rubricius, Ins. u Vk.-Ch. 39 OeSt 92.
Ruchholz, Bau-u. Btr.-Ins. 35 NM. 17.
Rudolph, Bau-Rath 31 BM. 108.
Rudolph, Calcul.-Vor. 31 BH. 57.
Rüber, Gl.-Dir.-R. 31 ByS. 20.
Rübsamen, Betr.-Con. 31 ElsL. 42.
Rücker, Bahn-u. Betr.-Ins. 35 Rh. 54.
Rüdiger, O.-Bahnh.-Insp. 31 BA. 39.
Rügemer, Bez.-Insp. 31 ByS 90.
Rühl, Hptcass.-Rendant. 31 BA. 34.
Rühl, Güter-Control. 31 HL. 59.
Rühle von Lilienstern ter Meulen, Ing. 39 NdlSt. 34.
Rüppell, Ober-Ing. 35 Rh. 23.
Rüssel, Güter-Control. 31 HL. 58.
Ruf, Betr.-Bau-Insp. 35 Wü. 38.
v. Ruffer, Geh. Com.-R. 35 ROU. 4.
Ruge, O.-Betr.-Insp. 35 MFF. 11.
Ruhl, Ober-Betr.-Insp. 35 MW. 7.
Ruland, Baumstr. 35 OS. 41.
Rummel, Reg.-Ass. 31 Bs. 4.
Rump, E.-Baumstr. BM. 40, 428.
Rumschöttel, Ober-Ing. 35 Rh. 20.
Rupertus, Bau-u. Btr.-Ins. 31 BM. 57.
Rupp, Ober-Ing. 35 KFN. 40.
v. Ruppert, Baudir. 39 OeSt 60.
Rust, Abth.-Baum. 31 BG. 28.
Rust, Commerz.-Rath 31 BN. 3.
Rust, Ober-Betr.-Insp. 31 HSG. 18.
Rutz, Fiscal, Ass. 31 ByS. 9.
Ružitschka, Bahnerh.-Ch. 35 DB. 12.
Rybak, Ober-Ing. 35 KFN. 37.
Rybař, Insp. 39 OeNw. 75.
Ryez, Insp. princ. du Mat. 39 GrCB. 24.
Ryperman, Bahn-Ing. 39 NbrD 8.

S.

Sachs, Ob.-Betr.-Insp. 31 Ba. 30.
Sachsl, Insp. 35 KFN. 35.
Sadowsky, Cass.-Contr. 39 OeSü. 52.
Sahm, Abth.-Ing. 35 OstprSü. 20.
Salentiny, Baumstr. 31 ElsL 37.
Salfeldt, Dir.-Vors. 35 NE. 3.
Salinger, Dir. 31 BN. 13.
Salm Reifferscheid, Vw.-R.-Präs. 39. SüdNdd. Vb. 1 u. OeNw. 1.
Salomon, Gütercass. 31 LD. 33.
Salzmann, Dir. 31 BrFr. 5.
Sandberg, Dir.-Mitgl. 31 AM. 9.
Sander, Dir. 31 LD. 7.
Sarrazin, Betr.-Insp. 31 KM. 18.
Sattig, Bau-Insp. Wf. 44, 486.
Sauer, Ob.-Ing. 35 KFN. 71.
Sauerwald, Exp.-Leiter 35 BöW. 29.
Sautier, Registr.-Vorst. 31 HL. 20.
Savageri, Contr.-Chef. 39 OeSü. 33.
Scotti, Bau-Insp. 35 NM. 15.
Schad, Betr.-Ob.-Insp. 35 Wü. 16.
Schäfer, Bahn-Control. 31 BM. 51.
Schäfer, Ob.-Maschmstr. 31 Ha. 19.
Schäfer, Hpt.-Cass.-Rend. 31 ML. 19.
Schaefer, Betr. Insp. 35 Rh. 45.
Schätzler, Ober-Insp. 31 ByS. 67.
Schaffellner, Insp. 39 OeSü. 36.
Schaffer, Betr.-Leit. 39 Mähr. Gr. 14.
Schambach, Reg.-Rath. 35 Th. 2.
Schamberger, G.-Dir.-R. 21 ByS. 23.
Schanzenbach, Sect.-Ing. 35 Rh. 62.
Schaper, Eis.-Baumstr. 35 OS. 37.
Scharff, Chefd. Maschinw. 39 KO. 18.
Scharnberger, Maschm. 31 ByO. 22.
Schauwecker, Maschm. 31 ByO. 23.
Scheele, Betr.-Control. 31 ElsL. 44.
Scheer, Bahning. 31 AK. 10.
Scheerbarth, Bau u. Bet.-D. 31 CrK 2.
Schefczik, Insp. 35 KFN. 33.
Scheffelt, Bez.-Bahning. 31 Ba. 34.
Scheffler, Ob.-Baurath. 31 Br. 2.
Scheffler, Ob.-Insp. 35 Old. 6.
Scheiblögger, Ing. 35 Pf. 60.
v. Scheidlin, Insp. 31 ByS. 51.
Scheinhütte, Maschmstr. 35 Rh. 42.
Schell, Telegr. Insp. 31 Ba. 27.
Schellens, Telegr.-Insp. 35 Rh. 44.
Scheller, Ob.-Ing. 39 LCzJ. öL. 8.
v. Schellerer, OAmts-Vor. 31 ByS. 84.
Schepers, Bau-Insp. 31 BM. 35.
Scherbius, Verw.-R. 31 HL. 9.
Scherzer, Insp. 39 OeSü. 34.
Scheuch, Bau-u. Bet.-Insp. 31 Ha. 41.
v. Schey, Verw.-R.-Präs. 39 KE. 1.
Scheyrer, Ob.-Reg.-R. 35 MN. 2.
Scheyrer, Dir.-Secr. 35 MN. 9.
Scheyrer, Bahnamtsvorst. 31 Ba. 51.
Schick, Hpt. Mag.-Verw. 31 HL. 65.
Schickert, Dir.-Vors. 31 ChAAd. 1.
Schieffer, Baumstr. 31 ElsL. 31.
Schilling, Betr.-Insp. 31 FB. 9, jetzt NM. 100, 1231.
Schilling, Güt.-Insp. 31 HL. 55.
v. Schilling, Ing. 35. Pf. 36.
Schimak, Insp. 39 OeSü 18.
Schimana, Abth.-Vorst. 39 KFJ. 33.
v. Schimke, Verw.-R. 35 BöW. 2.
Schimkönig, Güt.-Insp. 31 MH. 43.
Schimmek, Ing. 39 TKP. 19.
Schimmelbusch, 31 BM. 13.
Schindler, Insp. 39 OeSt. 57.
Schindler, Cent.-Bur.-Ch. 39 USt. 16.
Schlager, Stat.-Chef 39 OeSt. 71.
Schlegel, Bahncontrol. 31 HSG. 37.
Schleicher, Ing. 35 Pf. 39.
Schleinzer, 39. LCzJ. ö. L. 11.
Schlesinger, Maschmstr 35 Rh. 43.
v. Schlichting, Com.-Vs. 31 BM. 104.
v. Schlierholz, O.-Bau.-R. 35 Wü. 65.
Schlinck, Ob.-Güt.-Insp. 35 Pf. 10.
Schlösser, Ing. 39 LCzJ. 25.
Schlosser, Bez.-Ing. 31 ByS. 60.
Schlu, Centr.-Insp. 35 KFN. 55.
Schlüter, Ob.-Ing. 35 BöN. 20.
Schlungbaum, Güt.-Insp. 31 BH. 53.
Schmeitzer, Dir.-Vors. 35 MFF. 8.
Schmeitzer, Reg. u. Baur. 35 PrO. 4.
v. Schmerfeld, Dir.-Vors 35 NM. 1.
Schmeykal, Verw.-R. 35 BöN. 9 u. 39 PiPr. 2.
Schmeykal, Ing. 39 PiPr. 18.
Schmid, Ober-Ing. 31 BPM. 26.
Schmid, Director. 31 MH. 7.
Schmid, Vorst.-Adj. 35 KFN. 92.
Schmid, Bahnbau-Insp. 35 Wü. 81.
Schmidbauer, Insp. 39 OeSt. 59.
Schmidl, Centr.-Insp. 39 KE. 17.
Schmidt, Maschinenmstr. 31 BM. 41.
Schmidt, Bau-Insp. 31 BM. 71.
Schmidt, Betr.-Insp. 31 FBb 10.
Schmidt, Bezirks-Ing. 31 HL. 27.
Schmidt, Kreisrichter 31 MH. 14.
Schmidt, Ger.-Ass. 31 ML. 2.
Schmidt, Betr.-Control. 31 ML 10.
Schmidt, Baumstr. 35 Sa. 19.
Schmidt, Abth.-Ing., Sächs 63, 752.
Schmidt, Betr.-Ober-Ing. 35 SäS. 22.
Schmidt, Ober-Insp. 39 OeSt. 63.
Schmidt, Inspector 39 OeSü. 49.
Schmidt, Bureau-Chef 39 OeSü. 44.
Schmidt, Buchhalter 39 OeSü. 29.
Schmidt, 35 Dir.-Mitgl. Old. 3.
Schmidt, Ober-Betr.-Insp. 35 Old. 9.
Schmidt, Reg.-Rath PrO. 76, 906.

Schmidt, Syndicus. 35 Mu. 3.
Schmied, Hauptcass. 39 PrD. 22.
Schmiedt, Bau- u. Btr.-Ins. 35 Wf. 12.
Schmidts, Bau-Insp. 31 BM. 33.
Schmitz, Plank.-Insp 31 BrFr. 22.
Schmitz, Betr.-Dir. 31 Ho. 8.
Schmoller, Sect.-Ing. 35 Wü. 84.
Schnackenberg, Verw.-R. 31 Ho. 4.
Schnaidt, B.-I. 35 FüB. 13. 39 MF. 6.
Schnapper, Verw.-R. 35 BöW. 11.
Schnarr, Rechn -Rath. 31 BM. 27.
Schnaubert, Mitgl 31 Saalb. 97, 1194.
Schnedar, Verw.-R. 35 AT. 5.
Schneemann, Ing. 35 Pf. 67.
Schneeweis, Bur.-Chef. 39 OeSü 64.
Schneider. Masch.-Mstr. 31 AK. 14.
Schneider, Reg.-Rath. 31 Ba 13.
Schneider, Baum. 31 BM. 38.
Schneider, Betr.-Insp. 31 BPM. 25.
Schneider, Dir. 31 BrFr. 8.
Schneider, Betriebsdir. 31 HBl. 6.
Schneider, Hauptcass. 31 LD. 25.
Schneider, Stat.-Chef. 39 OeSt. 89.
Schneider, Sect.-Ing. 35 Wü. 50.
Schneidt, Baum. 31 ElsL. 36.
Schnetzler, O.-Rechn.-R. 31 Ba. 17.
Schnitzlein, Maschm. 31 ElsL 58
Schnorr v. Carolsfeld, O.-Ing. 31 ByS. 7.
Schnoor, Dir. 31 LD. 9.
Schober, Insp. 39 USt. 13.
Schober, Bahn-Control. 35 Sa. 31.
Schöll, Betriebsbau-Insp. 35 Wü. 43.
Schölnaszt O.-Insp 39 Theissb. 38.
Schöne, Ing. 39 WW. 20.
Schönbach, Ober-Ing. 39 KE. 25.
Schöneberg, O.-Werkf. 31 BM. 43.
Schollar, Ober-Ing. 39 KE. 59.
Schollwer, Maschmstr. 31 BPM. 48.
Scholtz, Verk.-Insp. 35 Th. 10.
Scholz, Vst. d. Mat. Hptdp. 35 NM. 37.
Schohay, Ober-Ing. 35 KFN. 73.
Schomburg, Bahn-Contr. 31 BM. 120.
v. Schorlemer-Alst, Spec.-Dir. 35 MüE. 8.
v. Schosberger, Vw.-R. 35 Alf. 14.
Schoschkola, O.-Ing. 35 KFN. 53.
Schottländer, Dir. 35 ROU. 9
Schottner, Insp. 39 OeSü. 59.
Schrack, Ober-Ing. 39 LCzJ. 15.
Schrader, Finanz-Ass. 31 BA. 16.
Schrag, Finanzrath. 35 Wü. 66.
Schramek, Hauptbuchh. 39 TKP. 15.
Schrecker, Verw.-R. 35 Mu. 10.
Schreiber, Betr.-D. 39 LCzJoeL. 16.
v. Schreiner, Gen.-Secr. 39 OeSü. 14.
Schreiner, Reg.-Vw.-Vorst. 35 Pf. 22.
Schreinert, Baumstr. Ha. 87, 1079.
Schreyer, Ober-Ing. 35 BöW. 21.
Schröder, Gen.-Bevollm. 31 AK. 22.
Schroeder, O.-Betr.-Insp. 31 BM. 28.
Schroeder, Baum. 31 ElsL. 39.
Schröder, Recl.-Bur. Vrst. 31 HL. 56.
Schröder, Betr.-Insp. 31 KM. 19.
Schroeter, Wkst. Vorst. 31 BG. 37.
Schröter, Wkst.-Vorst. 31 HSG. 38.
Schröter, Telegr. Insp. 35 PrO. 70.
Schröter, Geh. Reg. R. 35. ROU. 3.
Schröter, Masch.-Mstr. 35 Wü. 56.
Schubart, Ger.-Ass. 35 OS. 24.
Schubert, Dir.-Insp. 31 ByO. 11.
Schubert, Betr.-Insp. 31 BG. 30.
Schubert, Betr.-Dir. 31 HA. 11 u. 22.
Schubert, O.-Güterverw. 35 NM. 14.
Schubert, Bur.-Chef 39 OeSü. 32.
Schubert, Centr.-O.-Insp. 39 Si. 18.
Schuchmann, Werkm. 35 MN. 27.
Schucht, Abth.-Baum. 31 BPM. 22.
Schübler, Dir. 31 ElsL. 9.
Schück, Reg.-Rath 31 BN. 11.
Schüle, Vorst. d. Vw. R. 31 Ki. 1.
Schüler, com. Dir. 39 OeSü. 53 u. 77.
Schüler, Ht.-Cass -Rnd. BM. 97, 1194.
Schünhoff, Werkst.-Vorst. 31 BSt. 31.
Schüssler, stellv. Vors. 35 MüE. 2.
Schugt, Bahn-Control. 31 BM. 80.
Schulenburg, B.-B.-Insp. 31 Ha. 22.
Schuller, Insp. 39 USt. 22.
Schulmann, Secr. 39 Theissb. 35.
Schultz, Bau-u. Betr.-Insp. 31 BM. 34.
Schultz, Bahncontrol. 31 BM. 101.
Schultz, Ger -Ass. Ha. 102, 1246.
Schultz, Telegr.-Insp 35 PrO. 71.
Schulz, Reg.-Ass 31 BM. 24.
Schulz, Cassen-Rev. 31 BPM. 10.
Schulz, Dir -Cass. 35 BöW. 28.
Schulz, Dir. 31 ElsL. 4.
Schulz, Baumstr. 31 ElsL. 40.
Schulz, Ingen. 35 Pf. 56.
Schulz, Reg.-Rath. 35. MW. 2.
Schulze, Abth.-Baum 31 BPM 23.
Schulze, Bau-u. B.-Insp. NM. 77, 927.
Schulze, Ober-Ing. 31 LD. 12.
Schumann, Betr.-Contr. 31 ElsL. 47.
Schurr, Baurath. 35 Wü. 72.
Schuster, Hpt -Mat.-Vrw. 31 ByS. 37.
Schuster, Rechtsconsul. 39 OeSt. 26.
Schuster, Ing. 39 TKP. 21.
Schuster, Betr.-Bauinsp. 35 Wü. 36.
Schwabe, Reg. u Baurath. 35 NM. 2.
Schwabach, Verw.-R. 31 BA. 11.
Schwamborn, Abt.-Baum. 31 BA 28.
Schwartz, Bahnh.-Insp. 31 BPM. 44.
Schwarze, Dir. 31 BSF. 7.
Schwarzenberg, Vw.-Pr. 39 KFJ. 1.
v. Schwarzenberg, Insp. LCJ. 18.
Schwarzenberg, A.-Baum. 35 Th. 15.
Schwaz, Ob.-Ing. 35 KFN. 42.
Schwedler, Eis.-Baumstr 35 OS. 48.
Schweigert, Ob.-Ing. 35 AT. 18.
Schweigl, 39 LCzJ. ö. L. 19.
Schwenk, Ob.-Insp. 35 KFN 30.
Schwenke, Reg.-Rath. 31 Ha. 5.
Schwenzow, Betr.-Insp. 31 KM. 20.
Sebaldt, Ob.-Betr.-Insp. 35 Sa. 10.
Sebes, Chefarzt. 39 UO. 20.
Sedlaczek, Bt.-Ips.-Stllv. 39 MSC. 12.
Seeberger, Bez.-Ing. 31 ByS. 58.
Seeböck, Güt.-Vorst. 35 KFN. 85.
Seebold, Reg.-Ass. 31 BM 26.
Seelig, Werkm.-Vorst. 35 MN. 28.
Seering, Centr.-B.-Vorst. 31 BG. 33.
v. Sehlen, Bau-Insp. Ha 40, 428.
Seibert, Control.-Vorst. 35 MN. 7.
Seidel, Bez.-Ing. 31 ByS. 13.
Seidel, Gen.-Buchh. 39 OeSü. 28.
Seifert, Verw.-R. 35 Mu. 11.
Seitz, Ingen. 35 Pf. 52.
Seitz, Bez.-Ob.-Insp. 31 ByO. 16.
Seitz II., Maschmstr. 31 ByO. 124.
Sekira, Bur.-Chef. 39 OeSü. 65.
Sellin, Bau- u. Betr.-Insp. 35 OS. 29.
Sellyey, Insp. 39 OeSü. 121.
Semler, Bahnh.-Insp. 31 BA. 40.
Semper, Dir.-Vors. 31 AK. 1.
Semsch, Sect.-Ing. 39 KE. 62.
Senftleben, Reg.-Ass. 35 Wf. 3.
Serini, Sect.-Ing. 35 Pf. 50.
Sendler, Bau-Insp. 35 NM. 12.
Sendler, Ob.-Exp. 35 KFN. 45.
de Serres, Sub-Dir. 39 OeSt. 61.
Setwin, Insp. 39 OeNwb 64.
Sewczik, Inspector. 39 OeSt. 38.
Sexauer, Oberbau-R. 31 Ba. 3.
v. Seybold, Dir.-Mitgl. 35 Wü. 3.
Seydel, Güt.-Insp. 31 ElsL. 52.
Seydler, Betr.-Insp. 35 ROU. 28.
Seydlitz, Dir. Vors. 31 AM 6.
Seyfferth, Dir.-Vors. 31 LD. 1.
Seyschab, Insp. 39 KE. 40.
Sgardelli, Exp.-Leiter. 35 BöW. 17.
Sieber, Director 31 GöG. 2.
Siebold, V.-R. 31 Ho. 1. u. Old. 5.
Siecke, Bau-u. Betr.-Insp. 35 PO 30.
Siegert, Geh. O.-Baurath 31 BA. 18.
Siegert, Masch.-Mstr. 35 PrO. 47.
Siehr, Betr.-Insp. 31 BSt. 20.
Sievers, Effecten-Verw. 31 HL. 19.
Siewert, Bau-Mstr. 31 BM. 115.
Sillies, Masch.-Mstr. 35 Wf. 17.
Simon, Geh. Reg.-Rath 31 BH. 31.
Simon, Geh. Reg.-Rath 35 OS. 2.
v. Simonics, Verk.-Chef 39 UO. 26.
v. Simpson, Vw.-R.-Vors. 35 Til. 1.
Simons, Baum. 31 ElsL. 41.
Simson, Director. 31 ElsL. 11.
Simson, Director. 31 BPM. 3.
Singer, Mater.-Insp. 39 Theissb. 24.
Sipman, Dir. ausgesch. MP. 51, 587.
Sippmann, Reg.-Ass. 35 OS. 8.
Siry, Inspector. 31 ByS. 62.
Skalka, Inspector. 39 USt. 41.
Skalweit, Plank -Verw. 31 BSt. 39.
Skalweit, Abth. Baum. 31 HSG. 32.
v. Skrzeszewski, Insp. OeSt. 56.
Sladkowski, Betr.-Insp. 35 Dn. 13.
Słoninski, Betriebsl. 39. LCzJ. 20.
Sluyterman van Langeweyde, Betr.-Insp. 31 KM. 21.
Smarda, Abth.-Vorst. 39 KFJ. 36.
Smetána, comz. Insp. 39 MährGr. 15.
Smits, Insp pr d'Expl. 39 GrCB. 21.
Sobeczko, Bmstr. Sa 43, 474.
Sobotik, Ober-Exp. 35 KFN. 48.
Sochor, Insp. 39 OeSü. 98.
Sohl, Hpt.-Cass.-Behh. FBb. 96, 1184.
Sombart, Reg.-Ass. 35 Na 6.
Sommar, Verk.-Chef 39 Theissb. 46.
Sommer Spec.-Dir. 31 AM. 11.
Sommer, Spec.-Dir. 39 GrCB. 6a.
Sorge, Dir. 31 ChK. 12.
Soucup, Ing.-Assist. 35 BöW. 34.
Spängler, Ober-Ing. 39 KE. 54.
Speck, Recl-Bur Vorst. 35 Pf. 21.
Sperl, Baumstr. 35 PrO. 42.
Spickendorff, Hptcss. 31 BPM. 10a.
Spielhagen, Comm.-Vors. 31 Ha. 6.
Spielhagen, B r. Dir. Sa. 97, 1104.
Spiess, Ing. 35 Pf. 58.
Spiller, Abth. Vorst. 39 OeNw. 47.
Spitz, Centr.-Insp. 39 UNO. 29.
Spitzer, Insp. 39 OeSt. 40.
Spörer, Masch.-Mstr. 31 BM. 62.
Spörer, Ing. 35 Pf. 65.
Sprenger, O.-Betr.-Insp. 35 OL. 11.
Squilbin, Chef de serv. 39 GrCB. 18.
Staats-Forbes, Vpräs. 39 NdlRh. 2.
Staberow, techn. Dir. 31 ErfHE. 2. 35 SäThür. 8.
Stahr, Abth.-Ing 31 BH. 45.
Stambke, Director. 31 BM. 19.
Stane, Ober-Ing. 39 PiPr. 16.
Stanek, Ober-Revident. 39 KE. 41.
Stanger, Ober-Ing. 35 KFN. 70.
Stappenbeck, adm. Dir. 35 OeGn. 2.
v. Starck, Präsident 39 PiPr. 1.
Starczewski, Secr. 39 LCzJ. 3.
Staring, Masch.-Mstr. NdlSt. 35.
Stastny, Oberexpeditor. 35 DB. 10.
v. Staszewski, Bahn-Contr. 35 Sa. 30.
Staudinger, Telegr.-Insp 35 Wf. 20.
Steegmann, O.-B.-Insp. OS. 70, 831.
Steigertahl, Bahndir. 31 Bs. 5.
Stein, Director. 31 BSt. 3.
Stein, Verw.-Rath. 39 KE. 13.
Steinfeld, Verw.-Rath ChK. 8.
Steinfelder, Hpt.-Cass. 39 OeNw. 28.
Steingraber, Insp. 39 OeNw. 38.
Steinhart, Hpt.-Cassa-Ctr. 39 KE. 44.
Steinius, Revisor 35 MN. 17.
Steinmann, Buchh. 39 ChK. 15.
Steinschneider, Ing. 39 LCzJ. 16.
Stelzer, Betr.-Insp. 31 ElsL. 20.
Stenzel, Kanzleirath 35 NM. 36.
Stephan, O.-Gü.-Verw. 31 BSt. 34.
Stern, Verw. Rath 39 LCzJ. 2.
Stern, Abth.-Baum. 35 Th. 19.
Sternberg, Betr.-Contr. 31 BSt. 44.
Sternberg, O.-Betr. Insp. 35 Rh. 27.
Sterncke, Ober Ing. 35 OprSü. 18.
Steutter, Insp 39 OeNw. 78.
Steyer, Cassier 35 Pf. 17.
Steyrer, Ober-Ing. 35 KFN. 67.
Stiebler, Ass. d. Wks.-V. 31 BSt. 30.
Stieger, Reg.-Ass. 31 BM. 25.
Stieltjes, Commissar. 39 NdlSt. 10.
v. Stillfried-Rattonitz 35 ROU. 38.
Stimm, Ober Bau-Rath 31 Ba. 7.
Stiny, Insp. u. Betrbsleiter. 39 Si 21.
Stirn, Stat.-Vorst. 35 MN. 22.
Stock, Bau-u. Betr.-Insp. 35 OS 46.
Stockert, Centr.-Insp. 35 KFN. 13.
Stockhammer, O.-Ing. 39 OeNw. 61.
Stockhausen, O.-Insp. 39 OeSt. 33.
Stoclet, Président. 39 GrCB. 1.
Stoclet, Secretair. 39 GrCB. 8.
Stölzl, Insp. 39 OeSt. 49.
Stoll, Abth.-Baumstr. 31 BN. 20.
Stolle, Centr.-Insp. 39 UNO. 34.
Stolyhwo, Centr.-Bür.-V. 39 WW. 7.
Storch, Insp. 39 USt. 23.
Storm van 's Gravesande, Comm. 39 Ndl.-St. 11.
Storz, Sect.-Ing. 35 Wü. 86.
Stous Sloot, Ob.-Ing. 39 NdlSt. 33.
v. Stradiot, Dir. 39 KE. 38.
Strasser, Sect.-Ing. 35 Wü. 88.
Stratemeyer, Betr.-Insp. 35 Na. 11.
Strauch, Baumstr. 31 ElsL. 26.
Strauss, Ober-Ing. 31 ByO. 4.
Strebel, Betr.-Dir. 35 Rh. 13.
Strelkó, Hpt.-Cassirer. 39 USt. 33.
Strenzel, Telegr.-Insp. 31 BM. 44.
Strick, Masch.-Ob.-Ins. 35 SäS. 21.
Strieboll, Bahn-Contr. 31 BSt. 42.
Strobach, Mat.-Mag.-Ch. 39 OeSt. 72.
Stroberg, C.-Cass.-Rnd. 35 PrO. 79.
Strobl, Bez.-Ing. 31 ByS. 79.
v. Stromssky, Ch.-Ing. 39 UNO. 41.
Strothmann, Maschmstr. 31 BH. 49.
Strousberg, Verw.-R. 35 Ostpr. 2.
Stündeck, Reg. Ass. Wf. 74, 883.
Stürmer. Insp. 31 ByS. 53.
Stumm, Bür.-Chef 39 OeSü. 38.
v. Stummer, Verw.-R. 35 BöW. 6.
Stummer v. Traunfels, 35 KFN. 1.
Stummer, Ober-Ing. 35 KFN. 93.
Stumpf, Abth.-Baumstr. 31 BN. 18.
Sturm, Director. 31 GöG. 4.
Stute, Bau Dir. 31 MH. 17.
Styblik, Mat.-Mag.-Ch. 39 OeSt. 81.
Suche, Baurath. 35 PrO. 23.
Suck, Maschmstr. 31 Ha. 34.
Sürth, Wag.-Vw.-Vorst. 31 KM. 23.
Sulikowski, Ob.-Ing. 39 WW. 3.
Summerecker, Vorst. d. Masch.-Abthl. 39 LCzJOeL. 21.
Susemihl, Betr.-Insp. 31 BSt. 19.
Swoboda, R.-Bür.-Chef. 39 OeSt. 44.
Swoboda, Ob.-Insp. 39 OeSt. 76.
v. Szacsvay, Ob.-Ing. 39 UNO. 38.
Szahlender, Insp. 39 Si. 23.
v. Szalay, Gschftsl. 39 Waagth. 13.
Szápáry, Vw.-R.-Präs. 39 Thsb. 1.
Szarvassy, Insp. 39 USt. 17.
v. Szczepanowsky, B.- u. Btr.-Dir. 39 EA. 17.
Szczepański, Sect.-Ing. 39 LCzJ 27.
Sziegmeth, Zugfrd.-Ch. 39 UNO. 48.
Szmekal, Sect.-Ch. 39 USt. 30.
Szües, Telegr.-Insp. 39 UNO. 33.

T.

Tabeau, Insp. 35 KFN. 64.
Tacke, Ob.-Maschmstr. 35 Wstf. 16.
Taeger, Telegr.-Insp. 31 MH. 44.
Taeger, Baumstr. 35 MW. 8.
Taeglichsbeck, Baumstr. 35 OS. 42.
Talke, Betr.-Dir. 35 Til. 16.
Tapezierer, Masch.-Ing. 35 AT. 17.
Tasch, Masch.-Mstr. 31 FBb. 16.
Tasch, B.- u. Betr.-Insp. 35 PrO. 32.
Tedesco, Insp. 39 OeNw. 40.
Tellkampf, ausf. Dir. 31 AK. 5.
Teichmann, Dir. EHE. 61, 723.
Teichmann, Contr.-Ch. UW. 72, 856.
Tenne, Masch.-Mstr. 35 Old. 15.
Tesch, Staats-Ministre. GrCB. 3.
Tetens, Baumstr. 31 BM 73.
Teubner, Obercontrol. 35 SäS. 37.
v. Teuffel, Bahnbauinsp. 31 Ba. 24.
den Tex, Präsid. 39 NdlSt. 1.
Textor, Baumstr. 31 Ha. 32.
Thamm, Ob.-Ing. 35 KFN. 62.
Theune, Baumstr. 35 OS. 57.
Thiel, Gen.-Insp. 39 OeSt. 37.
Thiele, Masch.-Mstr. 31 Ha. 44.
Thielen, Stellv. d. Sp. Dir. 35 Rh. 14.
Thiesseng, Mater.-Vw. 35 MFF. 25.
Thimm, Reg.-Ass. 35 PrO. 22.
Thomae, Gr. Ew. Bür.-Ch. 35 Rh. 26.
Thomas, Ob.-Maschmstr. 31 HL. 29.
Thomas, Insp. 39 OeSü. 62.
Thomé, Reg.-Ass. 35 Sa. 4.
Thun-Hohenstein, Präs. 39 PD. 1.

Berichtigung. Mehrere als in No. 103 abgedruckt angegebene Notizen konnten erst in No. 104 aufgenommen werden, auch kann die unter Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erwähnte Notiz über die im 4. Quartal eröffneten Bahnlinien erst in No. 1, 1875, zum Abdruck kommen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Leipzig (Redactionslocal: Lessingstrasse Nr. 20.) — Commissionär: Adolph Kefelshöfer zu Leipzig. — Druck von Giesecke u. Devrient zu Leipzig.

No. 1.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^{1}/_{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate werden à $1^{1}/_{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 5. Januar 1874. (Schluss der Nummer: 4. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Reminiscenzen aus der Weltausstellung.

III.

Der Collectiv-Ausstellung des k. k. Oesterr. Handelsministeriums, welchem wir doch die grossartigste Friedensmanifestation der Neuzeit verdanken, gebührt der Vortritt. Die Darstellung aller demselben unterstehenden Ressorts (mit Ausnahme der Schifffahrt) fand in einem unscheinbaren Pavillon „des Welthandels" eine Unterkunft. Warum die Ausführung des Letztern diesem so pompös klingenden Titel nicht entsprechen konnte, gehört nicht hierher. In Folgendem können von den vertretenen Abtheilungen des Handelsministeriums nur die Ausstellung des Eisenbahn-Departements und der General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen etwas näher; dagegen die der Post und Telegraphie sowie des statistischen Departements nur insofern als sie den Bahndienst betreffen, endlich dar Gewerbe-Departement gar nicht besprochen werden.

Das Eisenbahn-Departement hatte nur das Betriebs-Reglement, die Signalisirungsvorschrift und die Sammlung der Oesterr. Bahngesetze und Verordnungen exponirt. Vermisst wurde eine aus den Archiven und Registraturen unschwer darzustellende Geschichte des Oesterr. Bahnwesens von seinem Beginn an, wozu sich in der additionellen Ausstellung einige interessante Ansätze fanden.

Dagegen war die General-Inspection in 3 Ausstellungsgegenständen glänzend vertreten. Wir meinen:

1. Die Mustervorlagen für die Verfassung von Eisenbahnprojecten. Das Oesterr. Concessionsgesetz vom Jahre 1854 bedurfte nämlich der erst Anfangs 1871 in der Verordnung über die Verfassung und Vorlage der Eisenbahnprojecte erfolgten Ergänzung durch Detailvorschriften über die formale Ausfertigung der Projecte. Die dieser Intention entsprechenden „Mustervorlagen" enthalten unter den vier Titeln: „General-Project (Vorproject)", „Vollständiges General-Project", „Bahnhof-Stationen" und „Detailproject" den ganzen Umfang der staatlichen Anforderungen bezüglich der Project-Vorlagen. Die Beschränkung auf das Maass des absolut Nothwendigen und die einfache aber durchaus klare Darstellung macht die überdies aller kostspieligen Ausstattung und unnützen Details entbehrenden Mustervorlagen zur Grundlage eines fachmännischen Gutachtens vollkommen geeignet. Dieselben sind ausserdem nach der so bewährten Methode der Tracirung auf Grundlage von Schichtenaufnahme, welche früher in Oesterreich doch nicht recht zur Geltung kommen konnte, gearbeitet, welche Methode daher durch die dergestalt Seitens der Staatsverwaltung ausgeübte heilsame Pression seither nahezu in allgemeine Anwendung kam.

2. Graphische Darstellung des Baufortschritts der Oesterreichischen Eisenbahnen. Aehnliche Tableaux werden vierteljährig mit weiteren Zusammenstellungen und erläuternden Berichten Sr. Majestät dem sich für den Baufortschritt der Bahnen in hohem Grade interessirenden Kaiser von Oesterreich vorgelegt. Die exponirte Darstellung war eine Copie der mit 31. März d. J. zur Vorlage gebrachten und enthielt summarische Nachweisungen über die Gesammtlänge der bis dahin im Bau begriffenen und eröffneten Bahnen unter Angabe der auf alle Baustrecken zusammen Bezug habenden Mengen der Erdbewegung, Maurerarbeiten, Oberbau- und Hochbau-Ausführungen, u. zw. mit verschiedenfarbig angezeigter Unterscheidung der Leistungen vom Anfang und Ende des Quartals, sowie mit der durch nicht colorirte Flächen bewirkte Darstellung der noch erübrigenden Arbeiten.

Ausser diesen Summarien war eine ausführliche Detailnachweisung über die Bauzeit, Länge, Erdbewegung, Maurerarbeit, Oberbau- und Hochbauausführung für jede einzelne im Bau begriffene Hauptbahn, sowie für alle Doppelgeleise und Schleppbahnen zu erblicken. Durch Vergleichung der Daten über die concessionsmässig festgesetzte und bereits verstrichene Bauzeit mit dem Verhältnisse der schon bewirkten Leistungen zu den noch zu bewirkenden, lässt sich der eigentliche Hauptzweck einer solchen Arbeit als Resultat in jedem einzelnen Falle beurtheilen, nämlich ob der Bau einer Strecke entsprechend fortschreitet. Die angegebene Zahl der beim Bau betheiligten Arbeitskräfte, Transportmittel etc. ermöglicht interessante und für die den Bau überwachende Behörde nothwendige Vergleiche. So giebt diese graphische Methode in wenigen Colonnen einfach durch die Proportionalität der Flächen und durch passende Colorirung ein vollkommen klares und übersichtliches Bild der Eisenb.-Bauarbeiten.

3. Das General-Project der Eisenbahn über den Arlberg mit den geologischen-meterologischen Studien der be-

züglichen Gegend ist ein eminent technisches Werk. Die Ergebnisse der Terrainstudien wurden in detaillirten Schichtenplänen dargestellt und auf deren Grundlage und mit Berücksichtigung der vorerwähnten Studien sowie der sorgfältigst erhobenen Lavinen die Trace ermittelt. Für den $12_{,69}$ Kilometer langen Arlbergtunnel sind 5 und für die Anschlussstrecke 3 Varianten beantragt. Die einberufene Conferenz der ausgezeichnetsten Fachmänner hat sich in einstimmiger Anerkennung der Vorzüglichkeit des Projects für die tiefste Lage des Tunnels und dessen doppelgeleisige Anlage ausgesprochen; seine beiden Ausgänge werden etwas mehr als 1200 Meter über den Meeresspiegel liegen und somit eine offene Bauführung zulassen.

Schon während der Tracirung des generellen Projectes wurden die geologischen und meteorologischen Verhältnisse untersucht und mittelst einer genauen Triangulirung die zur Durchführung der Detailaufnahme und des Baues selbst erforderliche Operationsbasis geschaffen. Die durch ausführliche Pläne dargestellten Resultate der geologischen Untersuchung ergaben, dass $^3/_4$ des Tunnels weiche Gesteinarten (Kalk, Dolomit, Mergel, Schotter) und der Rest Quarz und Glimmerschiefer enthält. Dieses günstige Resultat wurde durch eine zweimalige Wendung der Tunnelaxe erzielt, was auch die gleichzeitige Anlage zweier Schächte, sowohl zur Beschleunigung des Baues als zur Beförderung der Ventilation ermöglicht.

Die an 6 Stationen angestellten meteorologischen Beobachtungen am Barometer und Thermometer sowie über die Niederschlagmengen gaben die Wichtigkeit des Einflusses Ausdruck, welchen die klimatischen Verhältnisse auf die Anlage und den Betrieb von Gebirgsbahnen üben. Daneben gehen periodische Vermessungen über die den betreffenden Bächen direct zufliessenden Wassermengen, welche namentlich der Ausnützung der Wasserkraft für die Tunnelbohrmaschine dienen.

Die erwähnten Pläne und Schriftstücke über die Arlbergbahn, insbesondere der sorgfältig redigirte technische Bericht sammt Anhängen geben der Hoffnung Raum, dass Oesterreich, welches sich mit dem Semmering einen unvergänglichen Platz in der Eisenbahngeschichte gesichert hat, nicht lange mehr zögern wird, sich auch durch die Schienenstrasse über den Arlberg die Concurrenzfähigkeit im Europäischen Verkehr zu sichern.

Diese im gegenwärtigen Artikel besprochenen 3 Ausstellungsgegenstände stehen schliesslich in einem gewissen innern Zusammenhange. Die „Mustervorlagen“ kennzeichnen den für die Ausarbeitung von Privatprojecten erforderlichen Grad von Sachkenntniss und Sorgfalt; das Arlberg-Project zeigt, mit welchem strengen Maasse die General-Inspection solche Entwürfe resp. ihre eigenen Arbeiten prüft; das Baufortschrittstableau stellt dazu den grossen Umfang der Geschäfte dar, auf welche sich die Amtswirksamkeit dieser technischen Behörde erstreckt.

Eisenbahn von Europa nach Calcutta.

Nicht weniger als drei Baupläne sind für eine Eisenbahn nach Calcutta von Ingenieuren der verschiedenen Nationalitäten in Vorschlag gebracht worden, nämlich von Russen, Engländern und Franzosen.

Was den Russischen Plan anlangt, so soll die Eisenbahn von Oesterreich her auf Russisches Gebiet übertreten, den südlichen Theil des Reichs durchlaufen, den Caucasus übersteigen und von Tiflis nach dem Flusse Aras, welcher die Grenze zwischen Russland und Persien bildet, weitergeführt werden nach Tabris, einer der grössten Städte Persiens, welche schon jetzt einen bedeutenden Handel besitzt. Zu dieser Stadt führt bereits eine Fahrstrasse, welche für die Eisenbahn benutzt werden kann, so dass man viel Zeit und Geld spart. Auf diesem Theil der Linie würden die Producte der Fischerei des Caspischen Meeres und die Producte des Caucasus für den Localverkehr wichtig sein. — Von Tabris würde die Bahn über Kaswin nach Teheran, der Hauptstadt des Landes; und von da ca. 70 d. M. weiter südlich nach Ispahan gehen. Bender Abbas eine Stadt am Persischen Golf, früher Sitz eines bedeutenden Handels soll vorläufig der Endpunct der Bahn sein.

Von dort will man Reisende und Waaren zu Wasser nach Indien befördern und zu diesem Zwecke entweder die jetzige Dampfergesellschaft ausdehnen oder eine besondere Linie errichten. Die Entfernung von Bender Abbas nach Bombay beträgt 55 d. M. Wenn auch diese Lücke zwischen Bender Abbas und Indien ein grosser Nachtheil ist, so wird doch dadurch das wilde unsichere Beludschistan vermieden, werden die Hauptstädte Persiens, welches von Norden nach Süden durchschnitten wird, in directe Verbindung gebracht, und die bereits bestehenden Russischen Eisenbahnen benutzt.

Nach Französischen und Englischen Plänen soll dagegen die Bahn das Land Persien von Westen nach Osten durchdringen, wobei dieselbe durch eine Gegend geführt wird, wo von Einnahmen aus dem Localverkehr nicht die Rede sein kann. —

Was den Französischen, kaum ausführbaren, Plan anlangt, so will er die Bahn von Indien nach Afghanistan führen und am Schwarzen Meere einen Anschluss an die Russischen Linien suchen. —

Der Englische Plan verlegt den östlichen Ausgangspunct der Bahn an die Mündung des Indus. Von dort folgt die Linie durch Beludschistan hindurch der Küste des Indischen Oceans und tritt in der Nähe der Strasse von Ormuz auf Persisches Gebiet über. Weiterhin nimmt sie am Persischen Meerbusen sich hinziehend eine nordwestliche Richtung überschreitet den Tigris bei seinem Zusammenfluss mit dem Euphrat und erreicht Arabien am nordöstlichen Ende des Landes.

An diesem Puncte sind die Schwierigkeiten des Baues enorm, da man zur Ueberbrückung des Tigris riesige Viaducte und Brücken bedarf. Bis hierher würde die Länge der Bahn, ohne dass solche erhebliche Terrainschwierigkeiten hat, 340—400 d. M. betragen. Von Tigris bis Orfa, einer Kleinasiatischen, nicht viel über 200 M. vom Tigris entfernten Stadt ist die Gegend ebenfalls eben, wenn auch theilweise unbewohnbare Wüste. Von hier zum Schwarzen Meere steigen aber Gebirge, durch die der Bau der Bahn zu einem höchst langwierigen und kostspieligen werden würde. Nach der Ueberwindung dieser Schwierigkeit wäre Scutari der nächste zu erstrebende Punct. Von dort müssten Waaren und Reisende mittelst Dampffähre nach dem gegenüberliegenden Constantinopel geschafft werden, wenn man nicht eine Brücke über den Bosporus vorzöge, welche bereits ernstlich projectirt ist.

Nach einer ungefähren Schätzung würde die Gesammtlänge der Bahn von der Indus-Mündung bis Scutari 800 d. M. betragen, während die Russische Route etwas über 450 M. lang sein würde.

Ueberdiess würden auch bei der Englischen Linie die Ingenieure von Angriffen der Einwohner der von der Bahn durchschnittenen Länder zu leiden haben und würde für die schwierige Ernährung der beschäftigten Arbeiter gesorgt werden müssen. Die Hauptschwierigkeit würde immer in den ungeheuren, fast unberechenbaren Kosten liegen. Da der Capitalaufwand sich nur langsam, wenn überhaupt, decken würde, so wäre es rein unmöglich, dass eine Privatgesellschaft für das Unternehmen gefunden werden könnte. Die betreffenden Regierungen müssten also das Geld aufbringen, und da fragt es sich wieder, ob das Englische Parlament geneigt sein würde, den ungeheuren auf England fallenden Kostenantheil zu bewilligen.

Eine ununterbrochene Linie nach Calcutta muss demnach z. Z. für eine Unmöglichkeit gehalten werden. Fürerst muss eine Verbesserung des Asiatischen Weges durch eine Eisenbahn durch das Euphratthal ermöglicht werden, welcher Plan in England viele Anhänger findet.

Internationale Verbindung.

Herr Dupuy de Lôme hat kürzlich der Academie der Wissenschaften ein Project, betreffend eine Verbindung zwischen England und Frankreich übergeben, welches er in Gemeinschaft mit Herrn J. Scott Russell ausgearbeitet hat; die Verfasser des Projects behaupten, dass die Verbesserungen im Schiffbau und in Hafenanlagen eine rasche Fertigstellung desselben und zwar ohne Staatshülfe hoffen lassen.

Ein Dampfbootdienst zwischen England und Frankreich muss bei der Lage und dem Verkehr der beiden Länder allen Anforderungen auf Sicherheit und Schnelligkeit entsprechen und erfordert deshalb Schiffe von erheblich grösseren Dimensionen und bedeutenderer Kraft, als die bisher verwandten aufzuweisen haben; ausserdem müssen die Dampfer pünctlich zu bestimmten Stunden abgehen und ankommen und daher unabhängig vom Fluthwechsel sein.

Die projectirten Schiffe sollen, ähnlich wie die vor längerer Zeit von J. Fowler vorgeschlagenen, folgende Dimensionen erhalten:

Länge	442 Fuss
Breite	$35^3/_4$ „
Tiefgang	$11^1/_2$ „
Deplacement	2700 Tons.

Sie sollen durch Schaufelräder von $32_{,8}$ Fuss Durchmesser getrieben werden, die ihrerseits durch Maschinen von 3600 Pferdekräften in Bewegung gesetzt werden; jedes Schiff kann einen Eisenbahnpersonen- oder Güterzug von 380 Fuss Länge aufnehmen, der 180 resp. 300 Tons wiegt; bei der schwersten Zuggattung wird eine Vermehrung des Tiefgangs von nur 10 Zoll resultiren. Der Zug soll auf das untere Deck des Schiffs, welches 6 Fuss 6 Zoll über Wasser liegt und zwar vom Hintertheil des Schiffs aus laufen und gegen die Einwirkungen der See durch das obere Deck geschützt werden, während gleichzeitig für Luft und Licht in genügender Weise Sorge getragen wird. Auf jeder Seite des zur Aufnahme des Zuges bestimmten Gleises werden Salons für die Reisenden angelegt.

Die Geschwindigkeit der Schiffe ist bei gutem Wetter auf 18 Meilen (29 Kilometer) per Stunde berechnet, während das Ein- und Aus-

schiffen der Züge nur einige Minuten in Anspruch nehmen wird. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten können daher mit Sicherheit festgesetzt werden und die ununterbrochene Reise von Paris nach London wird mit einer wesentlichen Zeitersparniss und vermehrter Bequemlichkeit zurückgelegt werden können.

Nach Dupuy de Lôme wird die Festigkeit der Schiffe aus zwei Gründen grösser sein, als die der gewöhnlichen Oceandampfer; einmal wegen der grösseren Gleichförmigkeit der Beladung, welche bei andern Schiffen nie erreicht werden kann und sodann, weil es möglich ist, die Schiffe, welche stets denselben Curs fahren, so zu construiren, dass die Perioden des Rollens nicht mit denen der Meereswellen zusammen fallen. Die mittleren Intervalle der Wellen im Canal betragen 7 bis 8 Secunden, während die Schiffe eine Oscillationsperiode von 12 bis 13 Secunden haben werden, so dass eine Welle dem Rollen, das durch die vorhergehende veranlasst ist, entgegen wirkt, statt demselben einen neuen Impuls zu geben.

Auf der englischen Küste ist natürlich der Hafen von Dover als Endpunct gewählt, da dieser kürzlich wesentlich verbessert ist und eine für die grössten Schiffe ausreichende Wassertiefe besitzt; auf der Französischen Seite existirt dagegen kein Hafen, der zum Einlaufen so grosser Schiffe in jedem Stadium der Ebbe und Fluth geeignet ist. Dupuy de Lôme und Scott Russell haben daher die Anlage eines neuen Hafens in der Nähe von Calais und zwar in solcher Lage projectirt, dass eine Verschlickung des Eingangs nicht zu befürchten ist. Die projectirte Dampferstation soll in einer kleinen rechteckigen Insel bestehen, deren Längenaxe einen geringen Winkel mit der Küstenlinie bildet, so dass der zwischen Insel und Küste bleibende Canal den Wellen die freieste Bewegung gestattet; die Insel wird 3250 Fuss lang, 1000 Fuss breit und westlich von den bestehenden Hafendämmen, etwa 5500 Fuss unterhalb des nächsten liegen. Die äussere Seite der Insel wird der ganzen Länge nach aus einem Steindamme gebildet, die innere durch einen zweiten Damm, der den Hafeneingang enthält; die Lage des letzteren passt sehr gut für die von Dover kommenden Schiffe, welche am Eingange noch 21 Fuss Wassertiefe bei niedrigster Ebbe finden.

Der Hafeneingang wird 260 Fuss weit und ist durch seine Lage vollkommen geschützt, während im innern Hafen nahezu ruhiges Wasser selbst beim schlechtesten Wetter vorhanden sein wird, so dass selbst unter ungünstigen Umständen auf ein regelrechtes und promptes Ein- und Ausschiffen der Eisenbahnzüge gerechnet werden kann. Die geringe Weite der Einfahrt und die verhältnissmässige Grösse des Hafenbassins — etwa 45 Acker —, sowie die allgemeinen Anordnungen lassen diese Erwartung der Ingenieure wohl gerechtfertigt erscheinen.

Der äussere Damm des Hafenbassins soll mit dem Ufer durch eine mit weiten Oeffnungen versehene eiserne Brücke verbunden werden, die hoch genug liegt, um nicht von den Meereswogen erreicht zu werden; eine Zweiglinie der Französischen Nordbahn soll nach dieser Brücke führen, so dass die Eisenbahnzüge direct auf den äusseren Damm gelangen und zwar auf eine Höhe, die $14^1/_2$ Fuss über der höchsten Fluthhöhe liegt; von dort laufen sie mit einem angemessenen Gefälle auf eine Horizontale, die den ganzen westlichen Theil des Dammes einnimmt und $3^1/_4$ Fuss über dem höchsten, 27 Fuss über dem niedrigsten Wasserstande liegt; dieselbe wird gegen die Wellen geschützt und bildet eine vollständige Station. Von dieser werden die Züge auf einer schiefen Ebene nach drei Landungsplätzen herabgelassen, die mit Landungsbrücken ausgerüstet sind. Drei Landungsplätze sind angenommen, um eine angemessene Theilung der bedeutenden Differenz zwischen Fluth und Ebbe zu erzielen; auf diese Weise wird erreicht, dass Landungsbrücken von 100 Fuss Länge genügend sind. Die Fähre wird sodann an den Landungsplatz angelegt, welcher nach dem jeweiligen Stande der Ebbe oder Fluth am passendsten erscheint, und in solcher Lage festgeankert, dass, wenn die Brücke gesenkt wird, die Schienen derselben genau an diejenigen auf dem Schiffe passen; die Brücken müssen sorgfältig ausbalancirt sein, damit das Heben und Senken durch 2 Mann verrichtet werden kann; auch muss das vordere Ende so construirt sein, dass etwaige Schwankungen des Schiffes mitmachen kann, ohne dass die Continuität der Schienen gestört wird. Das Ausschiffen der Eisenbahnzüge geschieht in ähnlicher Weise, natürlich in umgekehrter Folge.

Da die Breite des Canals zwischen Dover und Calais etwa 21 Meilen (33 Kilometer) beträgt, so wird die Ueberfahrt in 70 Minuten bei gutem, 90 Minuten bei schlechtem Wetter zu ermöglichen sein; mit 3 Schiffen können daher 16 Ueberfahrten täglich gemacht und dabei 2400 Tons Güter und 2200 Passagiere in 24 Stunden transportirt werden. Dupuy de Lôme behauptet, dass ein weit geringerer Verkehr den financiellen Erfolg des Projects sichern werde und es wird in der That nothwendig sein, bei der Rentabilitätsberechnung weit geringere Transportquanten anzunehmen. Ueberhaupt ist, so interessant das Project an sich sein mag und so grosse Anstrengungen auch in Frankreich gemacht werden, um dasselbe ins Leben treten zu lassen, doch mit Recht zu befürchten, dass die enormen Kosten desselben in keinem Verhältnisse zu den durch die Ausführung zu erreichenden Vortheilen stehen werden. Engineering vom 15. August 1873. C. M.

Ldt. **Nichterfolgte Zinsenzahlung Amerikanischer Eisenbahnwerthe, deren Coupons am 1. November l. J. fällig waren.** In der folgenden Tabelle finden sich, wir glauben sagen zu dürfen, alle Amerikanischen Eisenbahnpapiere verzeichnet, deren halbjährige Interessen am 1. November 1873 fällig waren, aber nicht eingelöst worden sind. — Wir bemerken hierbei, dass von den angeführten Bahnen die St. Louis und Southeastern Zahlung vor Ende des Monats versprochen hat und die Burlington, Cedar Rapids und Minnesota, wie wir glauben, ihre Coupons binnen Kurzem einlösen wird.

Nicht eingelöste Coupons fällig am 1. November 1873.

Name der Bahn.	%	Betrag	Ort der Zahlung.
Burlington, Cedar, Rapids & Minnesota	7 Gold	189000	New-York oder London
Burlington&Southwestern1.Emission	8 —	72000	Boston
Chesapeake & Ohio 1. Emission . .	6 Gold	450000	New-York
Chicago & Michigan Lake Shore von 1871	8 —	54000	Boston
Kansas Pacific:			
Erste Emission Grundeinlösung .	7 Gold	225925	New-York, London und Frankfurt
Leavenworth Bridge	7 —	21000	New-York und St. Louis.
Leavenworth, Lawrence&Galveston:			
Kansas City & Santa Fé	10 —	36000	Boston
New-York und Oswego Midland:			
Zweite Emission convertirbar . .	7 —	87500	New-York
Zweite Emission nicht convertirbar	7 —	52500	New-York
Peninsular of Michigan 1. Emission	7 Gold	97265	New-York
Port Huron und Lake Michigan 1. Emission	7 —	63000	New-York
St. Louis und St. Joseph 1. Emission	6 Gold	30000	New-York
St. Paul und Pacific:			
1. Emission Hauptl. Grundeinlösng.	7 Gold	105000	London
2. „ „ „	7 Gold	210000	London
Union Pacific, Hauptbahn, erste Emission	6 Gold	48000	New-York

Von diesem Totalbetrage sind $ 1457925 in Gold zahlbar; schlägt man also 8 Percent Agio zu, was ungefähr 100634 Dollar beträgt, so ist diese Summe gleich 1841824 Dollar Papier.

Einige dieser Bahnen sind in dieser Richtung alte Bekannte: die Peninsular, Port Huron und Lake Michigan, sowie die St. Louis und St. Joseph und ferner die St. Paul und Pacific haben schon seit einiger Zeit nicht mehr gezahlt.

Die Chicago und Michigan Lake Shore stockten bereits bei einer Emission, deren Coupons im September zahlbar waren; die Leavenworth, Lawrence und Galveston gar schon im Juli an ihren eigenen Werthen.

Die übrigen 6 mit einer schuldigen Totalsumme von 1149925 Dollars, wovon mit Ausnahme von 235000 Dollars Alles in Gold zahlbar ist, so dass der Valutawerth, mit 8% Goldagio berechnet, sich auf 1220000 Dollars beziffern würde, sind dies Mal zum ersten Male zahlungsunfähig.

Aus diesen momentanen Stockungen darf man unter den gegenwärtigen misslichen Geldverhältnissen jedoch nicht schliessen, dass diese Werthe überhaupt nicht haltbar seien; es würde eine Ungerechtigkeit sein, ihnen deshalb für alle Zukunft die Prosperität absprechen zu wollen.

Im Gegentheil, wenn wir ein wenig Umschau halten, werden wir finden, dass alle diese Compagnieen, mit Ausnahme einer einzigen, sich nur aus Mangel an flüssigem Capital in momentaner Verlegenheit befinden. 4 von ihnen schritten im Bau rüstig vorwärts und konnten ohne weitere Ausgaben unmöglich irgendwie productiv gemacht werden. Die fünfte baute Zweiglinien, während das Einkommen ihres Hauptstranges beinahe zur Einlösung des Coupons hinreichte.

Da aber das baare Geld zum Bau gebraucht wurde, musste das Geld für den November-Coupon durch Verkauf neuer Obligationen beschafft werden. Allein der Effectenmarkt war seit Monaten ganz und gar nicht im Stande, nur irgend welchen ansehnlicheren Betrag von neuen Werthen aufzunehmen.

So kam es, dass selbst solche Gesellschaften, welche längere Linien von mehr oder minder grosser Ertragsfähigkeit besassen, zur Erlangung der für den Weiterausbau nöthigen Mittel, ihre eigenen neu zu emittirenden Schuldtitel in eigener Cassa belehnen mussten. Hierzu verwendete man naturgemäss die vorhandenen Einnahmen, und so geschah es, dass der November-Coupon leere Cassen fand.

Weit mehr traten diese ungünstigen Verhältnisse in den Vordergrund bei solchen Bahnen, deren Verkehr eben erst angefangen hatte, sich erfreulich zu entwickeln und die naturgemäss in der ersten Zeit nicht hoffen durften, die Coupons vollständig aus den Einnahmen zu decken.

Doch stand diesen die natürliche und ganz legitime Geldquelle offen, weitere Obligationen zu begeben resp. ihre Actionäre zu weiteren Einzahlungen zu veranlassen. Leider hatten die Zeitverhältnisse beide Hülfsquellen vollkommen trocken gelegt: Man kann heutzutage nicht Bonds um jeden Preis losschlagen und heute dürften nur sehr wenige Actionäre in der Lage sein, weitere Einzahlungen zu leisten, denn im Durchschnitt legt der Capitalist sein Besitzthum nicht in Baarem hin, sondern in guten Werthen, die er in regelrechten Zeiten stets verkaufen oder ohne Schwierigkeit belehnen kann.

Allein man begreift die Verlegenheit eines Chesapeake- und Ohio-Actionärs, der seine Einzahlungen durch Verkauf von Lake Shore oder Michigan Central-Actien leicht hätte bewerkstelligen können oder umgekehrt, während er heute seine zur eventuellen Flüssigmachung bereit gehaltenen Papiere nur mit $^1/_3$ des Einkaufspreises notirt sieht, wenn er ihrer überhaupt noch auf dem Courszettel ansichtig wird.

Dieser Situation fielen alle obengenannten Bahnen, mit alleiniger Ausnahme der Union Pacific Hauptlinie, zum Opfer.

Dem grössten Manko begegnen wir bei der Chesapeake und Ohio Bahn; die Haupt-Actionäre hierbei sind durchweg sehr gut situirte Capitalisten und es ist selbstverständlich, dass von ihnen Alles Mögliche gethan wurde, um das für den November-Coupon nöthige Geld herbeizuschaffen. Wir können nur aufrichtig bedauern, dass diese Anstrengungen fruchtlos waren, weil gerade dieses Papier für sehr gut gehalten wurde. Man nannte die betreffenden Bankhäuser unter den ehrenwerthesten Amerikanischen Firmen und die Actien dieser Bahn rangirten neben den besten ausländischen Effecten. Wenn nun solche Bonds ihre Coupons nicht einlösen, so macht das, und zwar besonders im Auslande sehr viel Misstrauen: Wenn dies Papier stürzt, zu welchem soll man dann noch Zutrauen haben? so fragt man sich.

Die Gesellschaft hat übrigens den Besitzern von Obligationen ihrer ersten Emission den Vorschlag gemacht, den jetzigen und die 3 folgenden Coupons gegen 7% Einkommenscheine umzutauschen, welche man mit 85 für voll annehmen will. Den Actionären der 7% Bonds bietet man 7% Einkommenscheine im vollen Werthe der Coupons jedoch erst in 3 Jahren zahlbar. Dieses Arrangement würde der Gesellschaft die Möglichkeit geben, ihren Verkehr zu entwickeln.

Die Kansas Pacific macht bekannt, dass sie ihre circulirenden Actien vollwerthig anerkennt und die Zahlung aufnehmen wird, sobald es ihr möglich sein wird entweder die erste Emission der Actien ihrer Seitenlinien zu begeben, oder in ihrem Depot befindliche Reservewerthe zu Gelde zu machen. Bei dieser Gelegenheit beziffert die Bahn ihre reine Verdienst-Einnahme pro 1873 mit 400 000 Dollars über die Zinsen ihrer fundirten Schuld.

Die St. Louis und Southeastern hat keine Bilanz veröffentlicht; sie publicirt nur ihre Absicht die Coupons noch in diesem Monate und zwar sobald als möglich zu zahlen, was ohne Zweifel den Actionären das Liebste wäre. Die Bahn hat einen von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehr zu verzeichnen; allein sie hatte auch sehr bedeutende Ausrüstungs- und Reconstructions-Auslagen für ihre im letzten Jahre angekaufte Nashville Linie.

Die Burlington, Cedar Rapids und Minnesota hat bis heute noch keine Bilanz aufgestellt; allein wir vernehmen, dass auch diese Bahn in kürzester Zeit zahlungsfähig zu sein erwartet.

Wir bemerken schliesslich noch, dass der Totalbetrag der im Monat November fällig gewesenen und wirklich gezahlten Zinsen und Amerikanischen Bahnen, ungerechnet das Goldagio, die Höhe von 5 600 000 Doll. erreicht. Es stellt sich demnach der nicht eingelöste Theil als der enorme Procentsatz von $^{24}/_{100}$ der gesammten fälligen Summe heraus.

(Nach der Chicago Railroad Gazette No. 45 vom 8. Novbr. 1873.)

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn zu Wien hat seine Aufnahme in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beantragt.

Die der Gesellschaft concessionirten Linien sind:

a. Sternberg-Mähr. Schönberg-Grulich-Reichsgrenze (unweit Mittelwalde) . . . . 11,94 Meilen
mit Zweigbahn von Grulich nach Lichtenau (Anschluss an die Oesterreichische Nordwestbahn) 0,56 „
b. Hohenstadt-Mähr. Schönberg-Zöptau . 2,90 „
zusammen: 15,40 Meilen.

Die Linie ad b ist bereits seit 1. October 1871 im Betriebe. Von der Linie ad a wurde die Strecke Sternberg-Grulich 11,86 Meilen am 15. October 1873 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Reststrecke Grulich-Reichsgrenze, 0,08 Meilen, und die Zweigbahn Grulich-Lichtenau, 0,56 Meilen, befinden sich im Bau.

Die Linien ad a und b kreuzen sich in Mähr. Schönberg. Erstere hat in Sternberg Anschluss an die Mährisch-Schlesische Nordbahn (im Betriebe der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), letztere in Hohenstadt an die nördliche Linie der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Mährische Grenzbahn-Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien. Der Verwaltungsrath derselben ist nach dem Gesellschafts-Statut das betriebsleitende Organ.

Da sowohl nach der geographischen Lage der in Rede stehenden Bahn, als den übrigen nach §. 2 des Vereins-Statuts in Betracht kommenden Verhältnissen der Aufnahme der Mährischen Grenzbahn in den Verein nichts entgegensteht, so hat die geschäftsführende Direction des Vereins vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung desselben dem Aufnahme-Antrag entsprochen.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Antrag betreff. Uebereinstimmung der Farben der Billets im Personenverkehr.) Die Oesterreichischen Bahn-Verwaltungen geben unseres Wissens sämmtlich Billetsorten Edmonson'schen Systems aus und zwar die Tourbillets conform für die I. Classe aus gelb-, II. Cl. aus grün-, III. Cl. aus braunfarbigen Papier.

Auch Tour- und Retourbillets sind innerhalb Oesterreich ziemlich conform gehalten.

Dies gilt für den localen Personenverkehr.

Im directen Personen-Verkehre ist man dagegen längst über die genannten 3 Farben hinausgekommen und haben die verschiedenen Billetsorten dieser Verkehre hinsichtlich der Form, Druckart und Farben bereits eine solche Mannigfaltigkeit erreicht, dass der Zweck, welcher mit der verschiedenen Färbung der Fahrbillets angestrebt wurde, nämlich die Vereinfachung der nöthigen Controle, heute in das Gegentheil umgeschlagen hat. — Da auch in dieser Richtung eine Uniformität dringend noth thut, hat die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn die geschäftsführende Direction des Vereins ersucht, diesen Gegenstand als Vereins-Angelegenheit dem Verein zur Beschlussfassung vorzulegen. Letztere hat denn auch die in Anregung gebrachte Frage der Uebereinstimmung der Billetsfarben der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Berathung überwiesen.

Berliner Briefe.

Berlin, 29. December. (Tariffrage; Oesterr. Silberprioritäten; Stadtbahn; Staatsbahnverwaltung pro 1872; Eisenbahnunfall-Conferenz; Bahnpolizeireglement; Mangel an Betriebsmaterial auf den Staatsbahnen; Eisenbahneinnahmen; taxirte Dividenden; Berlin-Hamburger Eisenbahn; Magdeburg-Halberstädter Bahn; Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn; Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn; Thüringische Eisenbahn; Bergisch-Märkische Bahn; Hessische Ludwigsbahn; Ostpreussische Südbahn.)

Die Regierung hat sich, wie dies aus den Berathungen der Budgetcommission hervorgeht über die Tariffrage, so dringlich diese Angelegenheit auch in allen Kreisen betrachtet wird, noch keineswegs schlüssig gemacht, vielmehr ist, soweit ich unterrichtet bin, in der Tariffrage bis jetzt überhaupt nichts Weiteres geschehen. Der Reichskanzler hat abgelehnt und damit ruht einstweilen die Frage. Hiermit im Einklange steht die Bemerkung der Deputation des Vereins für bergbauliche Interessen im Rheinlande etc., dass der Minister ihr gegenüber sich dahin geäussert habe, die Entscheidung liege jedenfalls „noch in weiter Ferne." Zunächst wird man wohl abwarten wollen, einmal wie sich das Abgeordnetenhaus bei Gelegenheit der Berathung des Eisenbahnbudgets in Anlehnung an die bekannte Aeusserung des Finanzministers über die Tariferhöhung aussprechen wird, und dann wie sich die Betriebsresultate pro 1873 stellen werden. Lassen Beide eine wiederholte Anregung als räthlich oder nothwendig erscheinen, so wird man wohl, wenn anders nicht inzwischen ein Sinken resp. weiteres Sinken der Kohlen und Eisenpreise eintritt — den Herrn Reichskanzler wiederholt um Einverständnisserklärung zu der beabsichtigten Tariferhöhung angehen. Fällt dann die Entscheidung günstig aus, so tritt die weitere Frage hervor, in wie weit die Tariferhöhung zugestanden werden soll, denn bis jetzt ist diese Frage dem Vernehmen nach noch nicht näher in Erwägung gezogen, vielmehr nur darüber verhandelt worden, ob überhaupt eine Erhöhung zu erstreben ist. Ueber das „wie weit" wird wohl noch viel verhandelt werden, die Privatverwaltungen verlangen bekanntlich 20%. Ich glaube nicht zu irren, dass wenn man die 20% genehmigte, ein grosser Theil der Privatverwaltungen von dieser Genehmigung keinen vollen Gebrauch machen würde. Auch scheint die Frage angeregt worden zu sein, ob man allen, oder nur denjenigen Bahnen die Erhöhung gestatten solle, welche nicht mehr als den landesüblichen Zins abwerfen; wenigstens brachte kürzlich die Breslauer Zeitung eine dahin gehende Notiz, welche man auf eine persönliche Aeusserung des Herrn Handelsministers zurückführen will. Danach würden also eventuell Berlin-Hamburg, Berlin-Stettin, Oberschlesische, Rheinische etc. von der Tariferhöhung ausgeschlossen werden. Sie sehen hieraus, dass die Tariferhöhung, wenn sie überhaupt noch durchgesetzt werden kann, „noch in sehr weiter Ferne" liegt.

Andererseits fehlt es nicht an neuen Staatsbahnprojecten — man spricht von einem Kostenaufwand von 213 Millionen Thalern — welche da sie die Concurrenz des weniger an Dividendenrücksichten gebundenen Staates auf dem Gebiete der Eisenbahnindustrie vermehren, die Calamitäten dieser Industrie für Privatgesellschaften noch erhöhen. Eine geradezu unqualificirbare Zumuthung ist die von Eisenhüttenbesitzern, welche Zwecks Steigerung der Eisenpreise von dem Staate erwarten, er solle den Privat-Eisenbahn-Gesellschaften die sofortige Durchführung ihrer Projecte auferlegen oder mit anderen Worten dieselben zwingen, den für Neubauprojecte erforderlichen Schienenbedarf zu den von den Eisenindustriellen zu dictirenden Preisen abzunehmen. Diese Zumuthung ist sehr beachtenswerth, da sie den Kreisen entstammt, welche hauptsächlich gegen eine Tariferhöhung agitiren.

In Sachen der Oesterreichischen Silberprioritäten ist an dieser Stelle bei Zeiten auf die Consequenzen aufmerksam gemacht worden, welche für Deutsche Inhaber die Entwerthung der Oesterr. Silbergulden im Gefolge haben werde. Die Oesterreichische Regierung ist nun auch in der That nicht gewillt, in so weit es sich um die Staatsgarantie handelt, den Verlust zwischen Silbergulden und Thalern be

der Couponsauszahlung ihrerseits zu tragen. Gegen das formelle Recht lässt sich in dieser Beziehung nicht viel einwenden. Ob Opportunitätsgründe trotz der finanziellen Lage Oesterreichs die Bahnverwaltungen auch in letzterem Falle nicht zu einer andern Entscheidung drängen werden, müssen wir dahin gestellt sein lassen. Wir wollen jedoch constatiren, dass der Aufsichtsrath der Pilsen-Priesener Eisenbahn am 28. d. M. einstimmig beschlossen hat, den Coupon der Prioritätsobligationen dieser Bahn nach Einführung der Goldwährung in Mark Gold auszuzahlen. Dieser wichtige Beschluss legt ein eclatantes Zeugniss davon ab, wie die Leitung dieser Bahn bestrebt ist, den Prioritätsgläubigern vollständig gerecht zu werden.

Unserm Abgeordnetenhause ist kurz vor seinem Weihnachtsrecess eine Vorlage bezüglich des Stadtbahn-Projects zugegangen. Die Bahn soll im Gegensatz zu dem ursprünglichen Projecte dem Güter- und Personenverkehre dienen und viergeleisig ausgeführt werden. Das präliminirte Actien-Capital beträgt 16 Millionen Thaler, von denen a) der Staat 7 Millionen Thaler übernehmen will, b) die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft 2 Mill. Thlr., c) die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft 2 Mill. Thlr., d) die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft 1 Mill. Thlr., e) die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft 4 Millionen Thlr., — letztere mit der Verpflichtung, von der Zeichnung bezüglich eines Theils des übernommenen Actiencapitals in der Höhe von 500 000 Thlrn. zurückzutreten und diese 500 000 Thlr. Anderen zur Zeichnung zu überlassen, wenn solches von den Mitcontrahenten vor definitiver Constituirung der Actiengesellschaft verlangt werden sollte. Die von den ad a bis d (incl.) Genannten übernommenen Actien (Nr. 1 bis 120 000) werden auf den Namen ausgestellt und sollen bis nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre im Besitze der Uebernehmer verbleiben. Die von der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft übernommenen Actien (Nr. 120 000—160 000) werden auf den Inhaber ausgestellt. Nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre können die Besitzer der Actien Nr. 1 bis 120 000 die Umschreibung derselben auf den Inhaber verlangen. Ob die Vorlage die Genehmigung des Landtages finden wird, erscheint vorläufig noch fraglich, da sich Viele an der Verbindung des Staates mit einer Actiengesellschaft stossen, Andere das Land nicht für specielle Berliner Interessen tributär machen wollen.

Der Handelsminister hat den beiden Häusern des Landtages eine ausführliche Uebersicht über den Fortgang des Baues und die Ergebnisse des Betriebes der Staatseisenbahnen mitgetheilt, welcher auch ein tabellarisches Resumé der finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung pro 1872, so weit der Fiscus hier pecuniär betheiligt ist beiliegt. Die Staatseisenbahnen haben darnach in 1872 eine Gesammteinnahme von 46 602 787 Thlr. ergeben und Ausgaben im Betrage von 29 728 047 Thlr. erfordert, so dass der Betriebsüberschuss sich auf 16 874 090 Thlr. gegen den Voranschlag ca. 2 116 500 Thlr. mehr — berechnet. — Nach Abzug der für Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschulden stellt sich indessen der disponible Ueberschuss nur auf 6 156 023 Thlr., geht aber auch in dieser Rubrik über den Voranschlag um 2 842 620 Thaler hinaus. Es ist gewiss, dass der Verkehr des Jahres 1872 einen überraschenden und in seinem vollen Umfange nicht vorgesehenen Aufschwung genommen, aber derselbe steht dennoch in keinem Verhältnisse zu der Differenz zwischen dem Etat für 1872 und dem Ergebnisse der Wirklichkeit, indem das Jahr 1872 statt 3 313 402 Thlr. über 6 156 000 Thlr. geliefert hat, also ein Mehr von ca 85 pCt. Ausserdem hat der Staat auch von den Privateisenbahnen, bei denen er betheiligt ist, beträchtliche Summen gezogen, welche gleichfalls den Voranschlag um ca. 221 000 Thlr. schon in den Einnahmen übersteigen. Es sind im Ganzen 2 060 955 Thaler, ein Betrag, welcher sich auf die Oberschlesische (843 283), Köln-Mindener (1 037 364), Stargard-Posener (80 307) und Bergisch-Märkische (100 000) vertheilt. Zu erwähnen ist noch, dass die Zinszuschüsse an Privatbahnen, für welche die Garantie unmittelbar auf die Staatscasse übernommen ist, im Ganzen die Summe von 1 413 000 Thlr. erreicht.

Auf Veranlassung des Herrn Handelsministers fand unter dem Vorsitze des Ministerialdirectors Herrn Weishaupt vom 29. October bis 1. November eine Conferenz behufs Berathung der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Massregeln statt. Es waren 51 Herren anwesend, meist die Vertreter von Eisenbahngesellschaften, und es wurden 30 Fragen discutirt und beantwortet, welche nach dem uns jetzt vorliegenden Berichte fast ausschliesslich technische Verhältnisse berührten. Auf die Frage: „In welcher Weise ist eine möglichst solide Unterhaltung des Oberbaues und eine möglichst sichere Controle desselben zu erzielen? wurde unter anderm beschlossen, dass der Generalaccord für diese Unterhaltung als mit der Sicherheit des Betriebes unverträglich, zu verwerfen sei. In allen Fällen, in denen die Bahnwärter die im § 5 des Bahnpolizei-Reglements gestellten Anforderungen nicht genügend zu erfüllen vermögen, sollen besondere Beamte für die Revision der Bahn angestellt werden. Es sollen „nicht nur die Zungen, sondern auch die Mutterschienen“ aus (Puddel-) Stahl hergestellt werden. Zu einigen Fragen hatte das Reichs-Eisenbahnamt Nebenfragen gestellt. Die grosse Majorität sprach sich weiter dafür aus, dass es bei den Bahnhofs-Schlusstelegraphen unbedingt geboten erscheine, ein genügend weit vorgeschobenes Avertissements-Signal herzustellen und dasselbe mit dem Bahnhofs-Schlusstelegraphen mechanisch so zu verbinden, dass es sich bei der Signalgebung automatisch bewegt. Dadurch soll der Locomotivführer von einem Haltesignal so frühzeitig avertirt werden, dass er den Zug noch vor dem betreffenden Telegraphen zum Stehen bringen kann. Auch über die Vorsichtsmassregeln verständigte man sich, welche erforderlich sind für den Fall, dass die telegraphische Verbindung unterbrochen und das Abläuten und Rückmelden der Züge unmöglich ist. Der Antrag, das Betreten der Wartesäle und Perrons durch das Publicum soll von dem Besitze eines Fahr- oder Zutrittsbillets abhängig sein, fand einstimmige Annahme.

Unter Vorsitz des Herrn Präsidenten Scheele fanden den 15. und 16. d. M. im Reichs-Eisenbahnamte Verhandlungen wegen Revision des Bahnpolizei-Reglements statt. (Wir werden über dieselben ausführlicher demnächst berichten. Die Redaction.)

Der Mangel an Betriebsmaterial bei der Königlichen Ostbahn hat bekanntlich den Handelsminister veranlasst, eine Conferenz der Maschinenmeister sämmtlicher Staatsbahnen zur Berathung der zur Abhülfe geeigneten Massnahmen einzuberufen, welche zu dem Ergebnisse führte, dass ein Mangel an Betriebsmaterial auf allen Preussischen Staatsbahnen constatirt wurde.

Nach den vom Staats-Anz. publicirten Eisenbahneinnahmen haben die Preussischen Eisenbahnen im Monat November 1873 bei einer Betriebslänge von $1912_{,46}$ Reichsmeilen eine Gesammteinnahme von 13 255 747 Thlr. oder 6935 Thlr. pro Meile erzielt; im Monat November 1872 stellte sich der Ertrag bei $1798_{,60}$ Meilen Bahnbetriebslänge auf 11 941 390 Thlr. oder 6639 Thlr. pro Meile. Vom 1. Januar bis ult. November 1873 betrugen die Einnahmen 145 964 289 Thlr. oder 78 040 Thlr. pro Meile und 7095 Thlr. pro Monat und Meile; in demselben Zeitraume des Jahres 1872 war das Gesammtresultat 127 954 014 Thlr. oder 73 128 Thlr. pro Meile und 6648 Thlr. pro Monat und Meile. Mit dem Monat November 1872 verglichen haben im November 1873 nur 5 Bahnen Mindererträge abgeworfen, darunter die Westfälische — 28 555 Thlr. (— $8_{,4}$ Proc.), die Berlin-Hamburger — 80 361 Thlr. (— $16_{,4}$ Proc.), die Magdeburg-Leipziger — 17 728 Thlr. (— $6_{,4}$ Proc.), dagegen hat z. B. die Ostbahn eine Mehreinnahme von 133 094 Thlr. oder $17_{,2}$ Proc., die Ostpreussische Südbahn eine solche von $51_{,1}$ Proc. u. s. w. erzielt. Die Mindereinnahme der Westfälischen Bahn in den ersten 11 Monaten 1873 stellt sich mit 1872 verglichen auf 460 510 Thlr., (— $12_{,3}$ Proc.), diejenige der Hamburger auf 52 328 Thlr. (— 26 Proc.), die Mehreinnahme bei der Ostbahn auf + $24_{,9}$ Proc. u. s. w. Auf alle Bahnen ist ein Anlagecapital von 969 374 031 Thlr. oder 570 908 Thlr. pro Meile verwendet worden.

Die Eisenbahn-Dividenden werden von der Börse, der dafür die Verantwortung zu überlassen ist, wie folgt taxirt: Aachen-Mastricht 1, Altona-Kiel 7 1/3, Bergisch-Märkische 4 3/4, Berlin-Anhalt 17, Berlin-Görlitz 4 1/2, Stammpr. 5, Berlin-Hamburg 10, Berlin-Potsdam 5 1/2, Breslau-Schweidnitz 8, Cöln-Minden 8 3/4, Crefeld 0, Stammpr. 1 1/2, Ludwigshafen-Bexbach 10, Märkisch-Posen 0, Stammpr. 2 3/4, Magd.-Halberstädter 8, Magd.-Leipzig 14, Mainz-Ludwigsh. 11, Münster-Hammer 4, Niederschlesisch-Märk. 4, Nordhausen-Erfurt 0, Stammpr. 0, Oberschles. Lit. A und C 14, Ostpreuss. Südbahn 0, Stammpr. 0, Rechte Oderufer 6, Stammpr. 6, Rheinische 9 1/4, Rhein-Nahe 0, Stargard-Posen 4 1/2, Thüringer Lit. A 9, Tilsit-Insterburg 1 1/4, Stammpr. 1 1/2, Amsterdam-Rotterdam 6 1/2, Baltische 3, Lüttich-Limburg 0, Rumänische 5, Russische Staatsbahn 5 1/2, Schweizer Unionbahn 0, Tamines-Landen 0.

Der Vorstand der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ladet die Actionäre zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 20. Jan. fut. ein, in der über die Theilnahme der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft an dem Unternehmen der Berliner Stadtbahn mit einem Betrage von 1 Million Thaler und über die Herstellung eines Anschlusses von der Stammbahn an die zu erbauende Stadtbahn Beschluss gefasst werden soll.

Der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft ist zur Ausführung der generellen Vorarbeiten für eine Verlängerung ihrer Zweigbahn Frose-Ballenstedt bis nach Neinstedt resp. Quedlinburg (cfr. vor. Jahrg. Nr. 106 S. 1235) auch bezüglich des Preussischen Staatsgebiets die Erlaubniss ertheilt worden. Die Actionäre dieser Eisenbahngesellschaft werden (siehe Kalender im vor. Jahrg. S. 1262. Die Redact.) zu einer am 17. Januar in Magdeburg abzuhaltenden Generalversammlung eingeladen, welcher folgende Anträge zu Grunde liegen: 1) Wegen Betheiligung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft an dem Unternehmen der Berliner Stadt-Eisenbahn mit einem Betrage von 2 Millionen Thaler und den Kosten für Herstellung einer Bahn, aus der Berlin-Lehrter Strecke, zum Anschluss an die Stadt-Eisenbahn bei Charlottenburg. 2) Wegen Herstellung einer Zweigbahn aus der Magdeburg-Erfurter Bahn, von Mansfeld nach Eisleben zum Anschluss an die Halle-Casseler Bahn für Rechnung der Gesellschaft. 3) Wegen Herstellung einer vom Centralbahnhofe Magdeburg nach der Neustadt daselbst bis zum Anschluss an die Magdeburg-Oebisfelder Bahn für Rechnung der Gesellschaft. 4) Wegen Ergänzung der über die Organisation des Directoriums erlassenen, insbesondere im 11. Statut-Nachtrage enthaltenen Bestimmungen dahin, dass es den Gesellschaftsvorständen überlassen bleibt, den im Directorio fungirenden Hilfsarbeitern

bei Beschlüssen im Collegium, in den von ihnen bearbeiteten Angelegenheiten Stimmrecht zu gewähren.

Die in der Generalversammlung der Thüringischen Eisenbahn vom 19. Juni c. beschlossene Vermehrung des Actiencapitals um 3 750 000 Thlr. soll durch Ausgabe neuer Actien zu 100 Thlr. in der Weise geschehen, dass auf je 3 ältere Actien nur eine al pari ausgegeben wird. Die Direction fordert die Actionäre auf, ihr Bezugsrecht auf die neuen Actien in der Zeit vom 16. bis 28. Februar 1874 geltend zu machen.

Die Crefeld- Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft ladet zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 28. Januar 1874 nach Crefeld ein. Auf der Tagesordnung steht namentlich: Beschlussfassung über Dividendenauszahlung und über die Seitens der Direction im Interesse der Erweiterung des Unternehmens gethanen, event. noch zu thuenden Schritte.

Nachdem der Betrieb der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit dem 31. März 1873 eröffnet worden, hört statutenmässig die Zahlung der Bauzinsen mit dem 1. Juli 1873 auf. Die Stamm-Actien und Stamm-Prioritäts-Actien der Gesellschaft erhalten daher für das erste Semester des Jahres 1873 noch 5 Proc. pro anno Bauzinsen, wogegen sie bezüglich des zweiten Semesters auf den Reingewinn aus dem Betriebe angewiesen sind. Der Abschluss der Betriebsrechnung dürfte Ende April 1874 erfolgen und soll alsdann Zins und Dividende zugleich ausgezahlt werden. Der Verwaltungsrath ladet die Actionäre zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 29. Januar ein, deren Tagesordnung den einzigen Gegenstand enthält: Abrechnung mit den Bauunternehmern Herren J. L. Eltzbacher & Co. in Cöln.

Der Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ist für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Erlaubniss zu den Vorarbeiten für eine Fortführung der bereits concessionirten Bahn von Deutz nach Oberkassel bis Königswinter ertheilt worden.

Zur Fundirung der noch ungedeckten und aus Betriebsüberschüssen der Hessischen Ludwigsbahn und sonstigen disponibeln Mitteln bestrittenen Baukosten der garantirten Eisenbahnlinien, ferner zur Erweiterung der Bahnhöfe zu Mainz, Worms, Bingen und Darmstadt, welche an letzteren drei Puncten bereits ausgeführt ist, hat die Hessische Ludwigsbahn die Genehmigung für eine 4½proc. Prioritäts-Anleihe von 3 800 000 Thlr. bei der Grossh. Hessischen Regierung nachgesucht und auch die vorläufige Zusage dieser Genehmigung bereits erhalten.

Der Preuss. „Staatsanzeiger" veröffentlicht ein der Ostpreussischen Südbahn ertheiltes Privilegium vom 4. December 1873 wegen Ausgabe von 1 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen 3. Emission. Der daraus zu erzielende Erlös soll zur Beschaffung der Mittel für die erforderliche Erweiterung der baulichen Anlagen und Vermehrung des Betriebsmaterials dienen. Die Obligationen werden mit 5 Proc. verzinst und vom 1. Januar 1876 ab mit 5000 Thlr. und den durch die vorherige Tilgung ersparten Zinsen amortisirt. Dieser Anleihe gehen die auf Grund der Privilegien vom 24. April 1867 und 25. Juli 1870 emittirten Obligationen von 4 und resp. $1,_4$ Millionen Thlr. zu.

Der Preuss. „Staatsanzeiger" vom 20. December 1873 publicirt auch eine vom 29. November 1873 datirende Verordnung, betreffend die Tagegelder und Reisekosten der Beamten der Staatseisenbahnen und der unter der Verwaltung des Staates stehenden Privateisenbahnen.

* **Cronberger Eisenbahn-Gesellschaft.** Der Beginn der Arbeiten hat sich durch Verhandlungen über definitive Feststellung der Linie und durch Weiterungen bei Expropriation des Grund und Bodens verzögert, jedoch haben die Erdarbeiten in der Nähe von Cronberg bereits begonnen und hofft der Verwaltungsrath im Laufe des Sommers 1874 die Bahn fertig stellen zu können.

* **Hessische Ludwigsbahn.** Nach Mittheilung des Verwaltungsraths der genannten Bahn ist die Bahnstrecke von Alzey nach Kirchheimbolanden als Fortsetzung der Hess. Ludwigsbahnlinie Mainz-Alzey von der Pfälzischen Bahn und der Hess. Ludwigsbahn untern 31. December v. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Bahn hat auf Hessischem Gebiet die Haltestelle Wahlheim mit nachstehenden Entfernungen:

	Meilen	Kilometer
von Alzey bis Wahlheim	$0,_{16}$	$4,_{36}$
„ „ „ Hessisch-Bayerische Grenze	$1,_2$	$8,_{89}$

Die Gesammtlänge des Bahnnetzes der Hessischen Ludwigsbahn ist sonach auf $63,_{18}$ Meilen oder $473,_{73}$ Kilometer gestiegen.

* **Die Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actiengesellschaft** hat gegen Ende v. M. wiederum eine kleine Strecke des ihr concessionirten Eisenbahnnetzes in Betrieb gesetzt. Es ist dies der die Fortsetzung vom Potsdamer Thor nach dem Halleschen Thor bildende Theil der Tempelhofer Linie, welche vor der Brücke über den Canal ihren Anfang nimmt und die Belle Allianeestrasse entlang zunächst bis nahe an die Gneisenaustrasse führt. Vor dem Belle Alliance-Theater ist eine provisorische Weiche angelegt, auf der die Pferdeeisenbahnwagen halten und Passagiere aufnehmen. Die Wagen verkehren regelmässig nach beiden Richtungen in Zwischenräumen von 6 Minuten und geben somit dem am Kreuzberg und in dessen Umgebung wohnenden Publicum die lang herbeigewünschte Gelegenheit einer bequemen und billigen Verbindung mit den westlichen Stadttheilen.

Einem wie grossen Bedürfniss diese Pferdeeisenbahnlinie abhilft, wird aus dem Umstande am besten ersichtlich, dass an einzelnen Sonntagen die Strecke Potsdamer Thor-Hallesches Thor von nahezu 3000 Personen benutzt worden ist.

Wie wir hören, soll die Fortsetzung dieser Linie nach dem Kreuzberg bezüglich nach Tempelhof im Frühjahr in Angriff genommen und so gefördert werden, dass diese im Monat Juni dem Verkehr übergeben werden kann.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Mit dem 2. d. M. wird die am 1. August 1873 bereits dem Personenverkehr übergebene Station Wennemen der oberen Ruhrthalbahn für den Güterverkehr eröffnet. (Siehe officielle Bekanntmachung S. 14.)

* **Preussische Ostbahn.** Die bisherige Bezeichnung des an der Berlin-Cüstriner Eisenbahn liegenden Anschlussbahnhofes der Petershagen-Rüdersdorfer Zweigbahn ist auf Grund Allerh. Cabinetsordre vom 17. November c. in Bahnhof „Fredersdorf" abgeändert worden.

* **Preussische Ostbahn.** Die auf Grund des Allerh. Erlasses vom 30. April 1873 in Bromberg errichtete, der Königlichen Direction der Ostbahn unterstellte „Königliche Eisenbahn-Commission" ist mit dem 1. Januar c. in Function getreten und hat für die Strecken: Schneidemühl-Bromberg-Thorn, Thorn-Insterburg, Thorn-Otloczyn-Landesgrenze und Neufahrwasser-Danzig Dirschau-Bromberg (exclusive der Bahnhöfe zu Schneidemühl, Dirschau und Insterburg) die Verwaltung und den Betrieb innerhalb ihrer Ressortbefugnisse übernommen. Von dem gedachten Zeitpuncte ab sind alle bezüglichen Anträge an die genannte Commission zu richten. Derselben steht insbesondere auch die Entscheidung sämmtlicher Beschwerden und Entschädigungs-Ansprüche aus dem Personen- und Güter-Verkehr einschliesslich der Reclamationen von Wagenstandsgeldern zu, sofern die zu Beschwerden Anlass gebende Station, resp. die Empfangs- oder Versand-Station in dem erwähnten Verwaltungsbezirke belegen ist, wogegen die Festsetzung der Fahrpläne, ferner die Normirung, Auslegung und Anwendung der Tarife und tarifarischen Bestimmungen, die Entschädigungs-Ansprüche, welche nicht lediglich die eigene Bahn, sondern zugleich fremde Bahnverwaltungen betreffen, sowie die auf dem Haftpflicht-Gesetz vom 7. Juni 1871 beruhenden Schaden-Ersatz-Ansprüche der Cognition der Königlichen Direction der Ostbahn zu Bromberg unterliegen.

— *tz* — **Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg pro 1872.** Das Netz der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen umfasste ult. 1872 rot. $109,_6$ Meilen. Die älteste Bahn des ganzen Netzes ist die von Mülhausen nach Thann, welche am 12. September 1839 dem Betriebe übergeben wurde. Die weitere Entwickelung des Eisenbahn-Netzes in den Reichslanden Elsass und Lothringen näher zu schildern, gebricht es uns an Raum. Nur erwähnen wir, dass die Deutsche Regierung durch Zahlung von 325 Millionen Franken sämmtliche früher im Besitze der Ostbahn gewesene Linien und durch Zahlung von 2 700 000 die im Besitze der Stadt Münster befindliche Linie von Colmar nach Münster erworben hat. Ausserdem waren aber noch mehrere Linien im Bau begriffen, von denen die Linien von Saarburg nach Saargemünd bei Beginn des Krieges im Bau weit vorgeschritten war. Mit der Eigenthümerin dieser Bahn, welche am 1. November 1872 dem Betrieb übergeben wurde, ist ein Pachtvertrag abgeschlossen.

Der Betrieb der im Grossherzogthum Luxemburg belegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen ($168,_{531}$ Kilometer) ging in Folge der in dem Zusatz-Artikel zu dem Friedens-Vertrage vom 10. Mai 1871 resp. der Verträge vom 11. Juni und 11. Juli 1872 auf die General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Betrieb der im Königreich Belgien belegenen Strecken auf die General-Direction der Königl. Belgischen Staatsbahnen über. Die Uebernahme Seitens beider Verwaltungen erfolgte am 16. September 1872.

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen waren bei der Uebernahme durch die Deutsche Verwaltung ohne eigene Betriebsmittel und waren zu ihrer Ausrüstung daher sehr bedeutende Neubeschaffungen von Maschinen und Wagen erforderlich, welche nach den abgeschlossenen Lieferungsverträgen bis zu Jahre 1875 effectuirt sein werden. Zunächst wurden die während des Krieges in den Jahren 1870/71 für den Betrieb der occupirten Bahnen aus Kriegsfonds beschafften 86 Locomotiven, 200 bedeckten und 341 offenen Güterwagen käuflich übernommen, sodann begannen in der letzten Hälfte des Jahres 1871 die Lieferungen auf die sogleich nach dem Erwerb der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen durch das Reich Seitens des Reichskanzler-Amts ergangenen Bestellungen von 92 Locomotiven, 436 Personen-, 14 Gepäck-, 550 bedeckten und 4080 offenen Güterwagen. Im Jahre 1872 wurden ferner geliefert: 79 Locomotiven, 426 Personen-, 49 Gepäck-, 690 bedeckte und 3265 offene Güterwagen, so dass ult. 1872 vorhanden waren: 196 Locomotiven, 437 Personen-, 49 Gepäck-, 890 bedeckte und 5814 offene Güterwagen.

Bei diesen zum Betriebe der Reichsbahnen durchaus unzureichenden eigenen Betriebsmitteln, war es nicht allein erforderlich, das im Jahre 1871 geliehene fremde Material zum grossen Theil auch im Jahre 1872 zurückzuhalten, sondern es musste sogar bei der Uebernahme des Betriebes der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen eine weitere Anzahl frem der Locomotiven und Wagen hinzugemiethet werden. Der Stand an geliehenen Betriebsmitteln beläuft sich für das Jahr 1872 durchschnittlich auf 69 Locomotiven, 69 Personen-, 32 Gepäck- und 869 Güterwagen.

Das Anlage-Capital der Elsass-Lothringischen Bahnen belief sich auf 97 723 535 Thlr. ult. 1872.

Von den $109_{,6}$ Meilen der Elsass-Lothringischen Bahnen waren verpachtet $3_{,1}$ Meilen, gepachtet dagegen $2_{,1}$ Meilen, mithin im Betriebe $108_{,6}$ M. Die Länge der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen betrug $22_{,7}$ Meilen. Da jedoch die letztere, sowie die $7_{,7}$ Meilen lange Strecke Saarburg-Saargemünd erst am 1. November 1872 in Betrieb genommen wurden, so berechnet sich eine Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte von $109_{,2}$ Meilen, welche sämmtlichen Betriebsresultaten pro Meile Bahnlänge zu Grunde zu legen war.

Die Locomotiven haben auf den Reichsbahnen 762 830 und auf der Wilhelm-Luxemburg Bahn 26 602 Nutzmeilen zurückgelegt, fremde Locomotiven legten auf der letztern Bahn 17 711 Nutzmeilen zurück.

Die Eisenbahnen Elsass-Lothringens, eines der fruchtbarsten und an Gewerbthätigkeit jeder Art reichsten Gebiete Mittel-Europa's, können unter normalen Verhältnissen mit Sicherheit auf einen lebhaften und einträglichen Binnen-, Ein- und Ausfuhrverkehr rechnen. Nicht minder ist ihre Lage inmitten zwischen Süddeutschland und Frankreich, zwischen Norddeutschland, Belgien, Holland und der Schweiz für den durchgehenden Verkehr in hohem Maasse günstig. So zählten sie denn auch bis zum Beginn des Deutsch-Französischen Krieges zu den ergiebigsten Strecken der Französischen Ostbahn-Verwaltung.

Während des Krieges mussten dieselben fast ausschliesslich militairischen Zwecken dienen und standen nur in sehr beschränktem Maasse dem Privatverkehr zur Verfügung. Erst der Friedensvertrag vom 10/20. Mai 1871 gab sie ihrer friedlichen Bestimmung zurück.

Aber Handel und Gewerbe des nunmehr deutsch gewordenen Landes lagen in Folge des Krieges schwer darnieder. Die bevorstehende Errichtung einer Zollgrenze gegen Frankreich drohte die Verbindung des Landes mit seinen frühren Bezugsquellen wie mit seinem bisherigen Absatzgebiete wesentlich zu erschweren, wenn nicht zu lösen. Es galt neue Verbindungen zu suchen und hieran hinderte seine Bewohner die Zurückhaltung, welche sie den neuen Verhältnissen entgegenbrachten. Sie glaubten nicht an deren Bestand und konnten sich deshalb nur schwer dazu entschliessen, in Deutschland zu suchen, was sie durch die Abtrennung von Frankreich zu verlieren gewärtig sein mussten.

Unter diesen misslichen Umständen entwickelte sich der Binnenverkehr, sowie die Einfuhr auf den Reichs-Eisenbahnen nur sehr langsam, die Ausfuhr schien dagegen zeitweise einen erfreulichen Aufschwung nehmen zu wollen. wenn es galt, die vorübergehenden Zollvergünstigungen auszunutzen, welche in den Verträgen mit Frankreich für die Reichslande deutscherseits ausbedungen waren. Der durchgehende Verkehr bewegte sich nicht minder in den bescheidensten Grenzen. Derselbe hatte sich während des Krieges anderen Verkehrswegen zugewandt und wollte erst wieder gewonnen werden.

Dazu war die Lage der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen zur Zeit des Friedensschlusses für die Belebung des Verkehrs die denkbar ungünstigste. Der bauliche Zustand der Bahn und ihrer Anlagen hatte durch den Kriege schwer gelitten, es fehlte in der bedenklichsten Weise an Betriebsmaterial und Personal, insbesondere an ausgebildeten Beamten. (Ein grosser Theil der Geleise besteht aus Stahlschienen; wie sehr die Sicherheit des Betriebes bei fernerer Belastung derselben auf einzelnen Strecken gefährdet war, bezw. welche Aufmerksamkeit deren Unterhaltung erforderte, geht schon daraus hervor, dass noch im Jahre 1872 ca. 160 Brüche an Stahlschienen vorkamen, welche jedoch in den meisten Fällen, da für die Entdeckung eines jeden Bruchs den Bahnwärtern und Patrouilleuren eine Prämie von 3 Thlrn. ausgesetzt war, noch rechtzeitig entdeckt wurden. Erwähnt sei noch, dass im Jahre 1871 über 500 Schienenbrüche vorgekommen sind, deren allein auf der etwa 3 Meilen langen Strecke Weissenburg-Walburg im Januar 202 Brüche und zwar am 18. Januar 32 Brüche. In einzelnen Fällen brachen die Schienen in 6 bis 9 Stücke).

Gleichwohl wurde sofort nach Abschluss des Friedensvertrages mit der Eröffnung der Reichsbahnen für den Privatverkehr in den möglichen Grenzen vorgegangen.

Es wurde der Personenverkehr völlig, der Güterverkehr in Wagenladungen freigegeben und schon mit dem 1. August 1871 auch der Eil- und Stückgutverkehr unbeschränkt zugelassen. Mit dem 1. August 1871 wurde ein auf neuen Grundsätzen basirender Gütertarif und mit dem 1. Januar 1872 ein neuer Personengeldtarif eingeführt.

Der neue Personengeld-Tarif hatte eine der Frequenz zur Zeit der Französischen Ostbahn-Verwaltung gegenüber fast überraschende Zunahme des Personen-Verkehrs zur Folge.

Nicht minder erwarb sich der Güter-Tarif den Beifall der Bevölkerung und trug wesentlich, wenn auch erst allmählig, zur Belebung und Hebung des Binnen-Güter-Verkehrs bei.

Für Aus- und Einfuhr, sowie für den durchgehenden Güter-Verkehr bedurfte es dagegen noch der Schaffung directer Tarife, deren Vereinbarung theils durch das von der Verwaltung angenommene Tarifsystem, theils aus Concurrenz-Rücksichten vielfach erschwert und verzögert wurde.

Es ist trotz aller entgegenstehender Hindernisse sowohl im Personen- als im Güterverkehre nicht wenig erreicht, denn es sind im Jahre 1872 befördert worden: 195 113 Personen in der I. Cl., 1 533 641 in der II. Cl., 6 470 986 in der III. Cl. und 213 900 Militairs, zusammen 8 413 640 Personen (davon im Binnenverkehre 7 534 740 Pers. = $89_{,55}$%), 4145 Militair-Pferde, 225 Wagen und 74 877 Ctr. Effecten, 398 068 Ctr. Gepäck, 254 Equipagen, 3668 Pferde und 16 620 Hunde; ferner 641 131 Ctr. Eilgut, 1527 Ctr. Postgut, 4 307 275 Ctr. Stückgut, 7 206 278 Ctr. Stückgut der Classe A. und 15 436 902 Ctr. der Classe B., 53 457 103 Ctr. zu Special-Tarifsätzen, 2 959 127 Ctr. Betriebsdienst- und 54 953 Ctr. Baugut etc., zusammen 84 064 296 Ctr. (davon im Binnenverkehr 53 817 967 Ctr. = $64_{,02}$%), 22 837 Achsen Vieh, 340 Locomotiven und Tender und 2034 Wagen.

Durchschnittlich hat jede Person $3_{,42}$ Meilen und jeder Centner Gut $11_{,63}$ Meilen durchfahren, es entfallen daher auf eine Meile Bahnlänge 263 331 Personen- und 9 036 399 Centner-Meilen.

Die Einnahmen haben betragen: auf den

		Elsass Lothringischen Bahnen	Wilhelm-Luxemburger Bahn pro 16. September bis ult. Decbr. 1872
für Personen-Beförderung	Thlr.	2 161 049	51 629
„ Militair-Transporte .	„	79 180	182
an Gepäckfracht . . .	„	1 53 135	2 637
für Equipagen	„	2 455	14
„ Hunde	„	2 242	132
„ Pferde	„	7 187	212
extraordinair	„	3 566	63
zusammen im Personen-Verkehre	Thlr.	2 408 814	54 869
für Eilgüter	Thlr.	206 425	6 155
„ Frachtgüter	„	4 410 873	332 996
„ Eisenbahn-Fahrzeuge .	„	14 737	383
„ Vieh-Transporte . . .	„	94 855	1 302
„ aussergewöhnliche Gegenstände	„	15 664	49
„ Postbeförderung . . .	„	517	—
extraordinair	„	90 557	8 160
zusammen im Güter-Verkehre	Thlr.	4 833 128	349 045
aus sonstigen Quellen . .	„	1 164 505	19 924
überhaupt	Thlr.	8 406 447	423 838
durchschnittlich pro Meile Bahnlänge	„	81 864	18 592
pro Nutzmeile . . .	„	11 u. 4 Pf.	15 Sgr. 9 Pf.
Die Ausgaben haben betragen:			
für die allgemeine Verwaltung	„	418 480	25 140
„ „ Bahn-Verwaltung .	„	2 065 287	160 984
„ „ Transport-Verwaltung	„	3 835 442	280 027
zusammen .	Thlr.	6 319 209	466 151
pro Meile Bahnlänge . .	„	61 591	20 535
„ Nutzmeile	„	8—8—6	10—15—7
„ Achsmeile		— 6 Sgr. 11 Pf.	8 Sgr. 6 Pf.
Die Ausgaben absorbirten von den Einnahmen	Proc.	$75_{,28}$	$110_{,15}$

Von den Einnahmen der Elsass-Lothringischen Bahnen sind 7 151 Thlr. in Rest geblieben, der Einnahme Ueberschuss beträgt daher 2 080 088 Thlr. = 20 274 Thlr. pro Meile Bahnlänge.

Von dem Ueberschusse ist gezahlt: die von der Wilhelm-Luxemburg Bahn geleistete Mehrausgabe mit 44 107 Thlr. und die für dieselbe zu zahlende Pacht mit 194 324 Thlr., der Rest von 1 841 657 Thlr. ist an die Reichs-Haupt-Kasse abgeführt.

Ueber den Stand der Arbeiten auf den zu erbauenden neuen Bahnstrecken ist das Nähere in Nr. 103 dieser Zeitung mitgetheilt.

⊙ **Baden.** Die beiden Kammern haben den Gesetzentwurf, den Bau einer Eisenbahn von Heidelberg nach dem Königsstuhl und Kohlhofe betr., angenommen und ist das betreffende Gesetz bereits publicirt. Der Bau dieser Bahn wurde der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aargau übertragen. Die Bahn, welche ihren Anfang, abzweigend von der Odenwälder Bahn, am Klingenthor zu Heidelberg nehmen, in der Nähe des Schlosses vorüber, auf die Molkencur und den Königsstuhl geführt und eventuell von da bis zum Kohlhofe (einem als Luftcurort beliebten Sommerfrische-Aufenthalt) fortgesetzt werden soll, wird nach dem bei der Rigibahn zur Anwendung gelangten System gebaut werden. Vom Klingenthor bis zum Königsstuhl, wo ein Restaurationsgebäude errichtet werden soll, wird die Länge der Bergbahn 2970 Mtr. betragen, die Steigungen schwanken auf 1200 Mtr. Gesammtlänge zwischen 6 und 10 % und steigern sich bei 1 770 Mtr. Länge von $17_{,5}$ bis auf 20 %. Die elf Curven der Bergbahnlinie haben eine Gesammtlänge von 1 767 Mtr. und jede einen Radius von 180 Mtr. Ausser einigen kleineren Brücken und Dohlen wird die Bergbahn einige grössere Kunstbauten besitzen, nämlich eine zweispurige Gitterbrücke über die Klingenteichstrasse von 48 Mtr. Länge und 8 Mtr. Höhe über der Strasse, eine einspurige Gitterbrücke über die Strasse von Heidelberg nach dem Königsstuhl von 7 Mtr. Länge, und eine Blechbrücke von gleicher Länge über die Strasse nach dem Königsstuhl, ein Tunnel von 124 Mtr. Länge wird die Bahn in einer Tiefe von 24 Mtr. unter der Molkencur durchführen. Vom Klingenthor bis zur Schlossstation soll die Bahn zwei-

spurig, von da an einspurig sein. Die Gesellschaft hat ferner die Absicht von der Normalspurweite der Badischen Bahnen von 1435 Mm. abzugehen und eine Spurweite von nur 1000 Mm. zu wählen. Bei dem starken Fremdenbesuch, dessen sich Heidelberg erfreut (71771 im Jahre 1872) und bei der Möglichkeit, auf der Bahn auch Holz und Bausteine nach Heidelberg, nach dem Neckar und weiter zu transportiren, hält man die Rentabilität dieser ersten Bergbahn in Deutschland für gesichert. (Ob die Romantik der Heidelberger Gegend durch dieselbe nicht arge Einbusse erleidet, ist eine andere Frage.) Die Gemeindeverwaltung von Heidelberg ist mit dem Project sehr einverstanden und tritt das sehr bedeutende städtische Gelände, soweit es den Wald betrifft, der Gesellschaft unentgeltlich, nur mit dem Vorbehalt ab, dass der Stadt das Eigenthumsrecht an Grund und Boden verbleibe. Das nunmehr publicirte Gesetz bestimmt, dass in Bezug auf die zwangsweise Abtretung des für die Bahn sammt Zugehör erforderlichen Geländes die bei dem Bau von Staatsbahnen massgebenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen. Die Bahnbaugesellschaft ist ausserdem von der Entrichtung der Liegenschafts- und Schenkungs- sowie der Kaufbriefsgebühren befreit und geniesst auf die Dauer von 25 Jahren Befreiung von der Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer, sowie von den Gemeinden- und Kreisumlagen.

⊙ **Bayerische Staatseisenbahnen.** Die Verbindungsbahn von Pasing zur Station Thalkirchen, 8 Kilom. lang, wird am 1. Januar k. Js. dem Verkehr übergeben werden. Durch genannte Bahn wird eine bedeutende Entlastung des Güterbahnhofes München geschaffen, da die von Ost nach West und umgekehrt transitirenden Güter über dieselbe mit Umgehung des Münchener Bahnhofes geleitet werden.

⊙ **Württemberg.** Die Ermsthalbahn von Urach nach Metzingen (Württembergische Privatbahn), $10_{,4}$ Kilom. lang, wurde am 27. December 1873 für den Personen- und Gepäck-Verkehr eröffnet. Der Termin für den Beginn des Güter-, Vieh- und Equipagen-Transportes wird seiner Zeit besonders bekannt gemacht werden. Stationen sind ab Metzingen angelegt in Neuhausen (Haltstelle), Dettingen und Urach. Täglich verkehren 5 Züge mit einer Fahrzeit von 17—20 Minuten. Was den Bau dieser Bahn betrifft, so biegt dieselbe im Bahnhof Metzingen in einem Bogen von 350 M. Radius von der Staatsbahn ab, um in einer Steigung von 1: 90 und 1: 80 das $10_{,4}$ Klm. entfernte Urach zu erreichen. — Der nächste Ort ist Neuhausen, für welchen eine Haltestelle vorgesehen ist. Auf niederem Damme von Metzingen her, der sich nur beim Uebergang über die Erms und deren Fluthgebiet bis zu 8 M. Höhe erhebt, und später in einem Einschnitt steigt die Bahn allmälig hinan. Die Erms ist mittelst einer 14 M. breiten Brücke mit eisernem Oberbau überbrückt, die Brücke über die Staatsstrasse ist 10 M. breit. In Dettingen ist eine Station angelegt. Am Ende dieser Station beginnt die Bahn 1: $83_{,3}$ zu steigen und schneidet zunächst 4 M. tief in das braune Beton ein. Ein 600 M. langer, 3 M. hoher Damm, in welchem eine Weg-Durchfahrt mit eisernem Oberbau liegt, wechselt sodann mit einem kleinen Einschnitt und führt zu einer Horizontale, 415 M. über dem Meere, um nöthigenfalls eine Haltestelle für die Werner'sche Papierfabrik anlegen zu können. Auf kleinen Dämmen in niederen Einschnitten führt die Bahn 1: 80 durch das Feld der Uracher Bleiche am sanften Gehänge hin über den Brühlbach und den Weg nach Güterstein. Mit dem steileren Thalgehänge wurden auch die Erdarbeiten bedeutender, Dämme wechseln mit einseitigen Anschnitten, worunter der am Fusse des Schlossbergs in den Impressatzonen des weissen Juras der bedeutendste ist. Der Bahnhof Urach liegt auf einer 435 M. langen Horizontale 463 M. über dem Meere auf dem linken Ermsufer im sog. Thiergarten, gegenüber dem alten Herzoglichen Schloss. Auf dem Bahnhof steht eine Locomotivremise für 3 Maschinen mit einer Wasserstation und einer kleinen Werkstätte, ein zunächst provisorisches einstockiges Verwaltungsgebäude, Güterschuppen und Nebengebäude. Hier wird das Fahrmaterial der Bahn beherbergt, das zunächst in den 3 Tendermaschinen mit je 400 Ctr. Gewicht besteht, aus 6 Personen- und 3 Güterwagen, welche die Maschinenfabrik Esslingen geliefert hat. Drei durchlaufende Geleise sammt dem Güterschuppengeleise und ausgedehnte Lagerplätze werden dem zu erwartenden Verkehr genügen. Die dem Verkehr übergebene Bahn ist die zweite im Lande, welche von einer Privatgesellschaft gebaut wurde. (Die erste ist bekanntlich die am 21. September 1864 eröffnete $13_{,5}$ Mtr. lange Privatbahn von Kirchheim u. T. nach Unterboihingen). Die Stadt und die Amtscorporation Urach haben für das Prioritäts-Kapital eine Zinsengarantie übernommen. An der Spitze der Gesellschaft steht die Württembergische Vereinsbank und die Bankhäuser Stahl & Federer, Pflaum & Co. Im Frühjahr 1872 hatte sich die Gesellschaft constituirt, nachdem die Zinsengarantie gesichert und die Zahl von 500 Actien gezeichnet war. Die Emission weiterer Actien und der Prioritätsobligationen wird demnächst erfolgen. Am 20. Juli 1872 wurde die Concession der Bahn ertheilt und der Bau, sowie die Ausrüstung der Bahn von der „Süddeutschen Gesellschaft für Eisenbahnbau und Bedarf in Stuttgart" übernommen. Der Bahnbau selbst wurde auf der Markung Urach im September 1872 begonnen, die übrige Linie dagegen erst im März d. Js. in Angriff genommen. Die Verzögerung hatte in unvorhergesehenen Schwierigkeiten ihren Grund, welche die Grunderwerbungen fanden. Der Oberingenieur, welcher den Bau leitete, ist Oberbaurath Binder von Stuttgart. — Die Ermsthalbahn führt den Reisenden über classischen Boden zurück in die Vorgeschichte des Schwäbischen Urwaldes, zum Wasser, darin der Urstier trank (Uraha), zu lustigen Jagdgründen, deren Erinnerung wenigstens noch im Wappen von Urach, dem Jagdhorn auf gelbem Felde, sich erhalten hat.

—tz— **Württembergische Staats-Eisenbahnen.** (Betriebs-Ergebnisse pro 1. Juli 1871 bis ult. Juni 1872.) Im Betriebe der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung standen am Schlusse des mit dem 30. Juni 1872 endigenden Betriebsjahres $1115_{,065}$ Kilometer, von welchen $163_{,87}$ Kilometer doppelgleisig sind.

Für das dem Württembergischen Staate eigenthümlich gehörige Netz von $1112_{,831}$ Kilometer sind verwendet 90805827 Thlr. oder pro Kilometer 81599 Thlr., welchen noch für Erweiterung der Bahnanlagen etc. und für Vermehrung der Betriebsmittel 2766367 Thlr. hinzutreten.

An Transportmitteln sind vorhanden: 277 Locomotiven, 256 Tender, 564 Personenwagen mit 28948 Plätzen, 48 Post-, 90 Gepäck-, 3624 Güter- und 124 Arbeitswagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 747350 Ctr., 4 Schneepflüge und 8 Kranken- und Gefangenwagen.

Die Locomotiven haben 5564259 Nutzkilometer zurückgelegt und es sind befördert worden: 212738 Personen in der I. Classe, 1974364 in der II. Classe, 5986017 in der III. Classe, zusammen 8173119 Personen (davon im Binnenverkehre 7805753 Personen), 282590 Ctr. Gepäck, 55373 Hunde, ferner 809387 Ctr. Eilgut, 7741180 Ctr. Frachtgut der Normalclasse, 26540073 Ctr. der ermässigten Classen 10459379 Ctr. Kohlen und Coaks, zusammen 45550019 Ctr. (davon im Binnenverkehre 23219609 Ctr.), 461 Equipagen, 783 Eisenbahn- und 6 sonstige Fahrzeuge, 519 Pferde, 24263 Stück und 19460 Wagenladungen Vieh. Da jede Person durchschnittlich $24_{,28}$ und jeder Centner Gut $85_{,54}$ Kilometer durchfahren hat, so beträgt die specifische Frequenz 184766 Personen- resp. 3628330 Centner-Kilometer. Eingenommen sind pro Personen und Kilometer $3_{,539}$ Pf. und pro Centner Gut und Kilometer $0_{,283}$ Pf.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 2600070 Thlr., für Reisegepäck 118004 Thlr., für Hunde 5711 Thlr., für Postgüter 69138 Thlr., für Eil- und Frachtgüter 3678188 Thlr., für Equipagen 2803 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 628 Thlr., für sonstige Fahrzeuge 4721 Thlr., für Vieh-Transporte 191496 Thlr., an Neben-Erträgen 39200 Thlr. und aus sonstigen Quellen 416471 Thlr., zusammen 7125930 Thlr. = 6636 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge und $1_{,28}$ Thlr. pro Nutzkilometer.

Ausgegeben wurden: für die Bahnverwaltung 1323498 Thlr. (1232 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge), 2399630 Thlr. für die Transport-Verwaltung ($12_{,94}$ Sgr. pro Nutz- resp. $0_{,442}$ Pf. pro Achsmeile), 103183 Thlr. für die allgemeine Verwaltung (96 Thlr. pro Kilometer Bahnl.) und 14240 Thlr. Bahnpacht, zusammen 3840551 Thlr. = 3576 Thlr. pro Kilometer Bahnl. resp. $0_{,69}$ Thlr. pro Nutz-Kilometer. Die Ausgaben betrugen $53_{,89}$ Proc. der Einnahmen.

Als Ueberschuss verblieben 3285379 Thlr. = 3059 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge. Durch diesen Ueberschuss ist das verwendete Anlage-Capital mit $3_{,62}$ Proc. verzinst.

Eine Vergleichung mit den Betriebs-Ergebnissen des Vorjahres ergiebt eine Mehrbeförderung von 1938652 Personen = $31_{,09}$ Proc., und 8712594 Ctr. Güter = $23_{,85}$ Proc., eine Mehr-Einnahme von 1070323 Thlr. = $17_{,67}$ Proc., eine Mehr-Ausgabe von 443552 Thlrn. = $13_{,06}$ Proc. und einen um 626771 Thlr. = $23_{,57}$ Proc. höheren Ueberschuss.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien 27. December. 1873 (Cours-Vergleiche. Prioritäten-Markt. Ungar. Ministerwechsel. Ungar. Bahnvorlagen. Statistische Bahngeschichte. Wagenbenützung. Ofenbeheizung. Frachtbrieffalsificate. Gerichtsentscheidung über Veräusserung von Gütern und nachträgliche Expropriationsschätzung. Reclamationsauskünfte. Feuergefährliche Artikel. Böhmischer Kohlentarif. Process gegen die Staatsverwaltung. Personalien der Carl Ludwig- und Lemberg-Czernowiter Bahn.)

Die letztgemeldete Kauflust hat nicht angehalten und die Effecten haben Abschläge erfahren. Wenn Notirungen von noch solventen Banden mit 10—15 Fl. die vor 8 Monaten über 300 Fl. standen, möglich sind, so dürfen diese Rückgänge nicht überraschen. Unser Geldmarkt ist schwer krank und kann auch die gesündeste Speise noch nicht vertragen. Folgender Vergleich der Course unserer marktgängigen Aktien zu Anfang und Ende d. J. 1873 ist nun für die Staatsbahn tröstlich: Alföld 174:150, Böhm. West 237: —, Carl-Ludwig 231:227, Elis. West 249:225, Kais. Ferd. Nord. 2195:2090, Franz-Josefb. 220:215, Lemberg-Czernowitz 151:141, Oesterr. Nordwest 217:194, Rudolf 179:161, Siebenbürger 174:140, Südbahn 187:168, Oesterr. Staatsb. 336:340, Südnorddeutsche 173:150, Theisb. 242:198, Ungar. Nordost 157:99, Ungar. Ostb. 129:37, Ungar. Westb. 175:153, Kaschau-Oderberg 183:141.

Die weniger der Speculation als der Anlage dienenden Prioritäten folgten auch im Jahre 1873 den geringen Schwankungen des Agio, und bietet daher ein ähnlicher Vergleich gar kein Interesse. Seit einiger Zeit zeigen sich jedoch auf dem Prioritäten-Markte Schwankungen, die man sonst zu bemerken nicht gewohnt war. Bei soliden Prioritäten sind diese Variationen geringer, bei andern Gattungen aber wegen die Course wie bei Spielpapieren. Die bedeutendsten Veränderungen hat der Cours der Prag-Duxer und Dniester Prioritäten durchgemacht; doch soll nun die Einlösung der Coupons beider Bahnen gesichert sein, was den Cours wieder heben wird. Ungarantirte Bahnen zu bauen, wird, nach dieser Erscheinung zu schliesen, in Oesterreich hinfort zu den Unmöglichkeiten gehören; man wird das Geld hierfür

nicht mehr auftreiben. Die Theiss-Eisenbahngesellschaft hat der Börsenkammer angezeigt, dass ihr Prioritäts-Anlehen vom Jahre 1859 nunmehr zurückgelöst worden und dagegen ein neues für den Besitzer steuerfreies, binnen 74 Jahren zurückzahlbares und mit 5 pCt. in Oesterreichischer Währung verzinsliches Prioritäts-Anlehen in der Höhe von 20 Millionen zur Ausgabe gelangt sei.

In Ungarn ist der Communications-Minister Tisza zurückgetreten; unter den schwierigsten Verhältnissen hat er durch einsichtsvolles Verständniss und strenge Gerechtigkeit das ungetheilte Lob aller Partheien mit sich genommen. Die prekaire Finanzlage des Landes ist nur zu einem äusserst geringen Theile dem Uebermaasse der übernommenen Staatsgarantien, die übrigens noch von seinen Vorgängern herrühren, beizumessen. Sein Nachfolger, der Handelsminister Graf Zichy, welcher nun beide Ministerien vereinigt, gilt als ein hochbegabter Administrator und liebenswürdiger Staatsmann, von dem sich das Communicationswesen nur Gutes versprechen kann.

Die Vorlage des Kgl. Ungar. Communicationsministeriums enthält zwei Bahnen, welche im Frühjahre — wenn überhaupt Bahnen gebaut werden sollen — in Angriff zu nehmen wären: die Munkacs-Stryer und die Neuhäusel-Neutra-Trentschiner Bahn. So sehr die endliche Inangriffnahme der Munkacs-Stryer Bahn freuen muss, da dieselbe der Nordostbahn aufhelfen wird, eben so sehr wird der Bau der Neuhäusel-Neutra-Trentschiner Bahn gegenwärtig als überflüssig gehalten, da wichtigere Bahnen als diese Concurenzlinie zu bauen sind.

Im Oesterr. Handelsministerium ist man gegenwärtig mit Prüfung lener Gesuche, die um Subventionirung einzelner Eisenbahnlinien aus den neuen Anlehensgeldern an dasselbe gelangen, vollauf beschäftigt. Die Zahl der Bahnen, die eine directe oder indirecte Staatshilfe ambitioniren, ist keine geringe und würden, wenn die Regierung alle Anträge berücksichtigen wollte, die ganzen 80 Millionen für diese Zwecke verwendet werden müssen, während man doch nur circa 30 Millionen dem Eisenbahnbaue zuzuführen gedenkt. Die Bestimmungen des neuen Anlehensgesetzes legen aber der Regierung die Pflicht auf, für jede Bahnlinie, der eine Unterstützung zugewendet werden soll, die Zustimmung des Reichsrathes einzuholen und darf man deshalb nach den Weihnachtsferien des Hauses einer Reihe diesbezüglicher Vorlagen entgegensehen.

Vom statistischen Departement des Oesterr. Handelsministeriums wurde die Geschichte der Oesterr.-Ungar. Bahnen vom Jahre 1837 bis 1872 unter dem Titel „Miscellen über die Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen" veröffentlicht. Dieser Zeitraum zerfällt in drei grosse Perioden. Die erste reicht bis 1855 und ist durch das Streben gekennzeichnet, dem Verkehr in Oesterreich die nördliche und südliche Bahn (Nord- und Südbahn) zu öffnen und die Verbindung mit dem Meere und Italien; dann mit Ungarn und Böhmen (Staatsbahn) herzustellen. Dass Wien und Pest (letzteres nur durch die kleine Strecke nach Szolnok — Verbindung der Donau mit der Theiss) vorerst berücksichtigt wurden, war natürlich. Ende 1855 waren $262_{,8}$ Meilen ($190_{,4}$ in Oesterr., $72_{,48}$ in Ungarn) im Betriebe. In der bis Ende 1866 reichenden 2. Periode, welche mit $785_{,89}$ Betriebs-Meilen ($507_{,08}$ in Cis- und $278_{,81}$ in Transleithanien) abschliesst, wurden bereits die Bedürfnisse des Welthandels von Westen nach Osten, der Verbindung der grösseren Theile der Monarchie und des Localhandels ins Auge gefasst. In der 1867 beginnenden 3. Periode wurden die früher gezogenen Grundlinien ergänzt und ausgefüllt. Ende 1872 hatten die Oesterr.-Ungar. Bahnen eine Betriebslänge von $1812_{,03}$ Meilen ($1106_{,91}$ in Oesterreich und $705_{,12}$ in Ungarn), welche sich mit Hinzurechnung der Theilstrecken ausländischer Bahnen auf Oesterr. Gebiete sowie von Montan- und Industriebahnen auf 1874 Meilen erhöhen.

Die Oesterr. General-Inspection erfährt mit Neujahr eine Reorganisation; insbesondere wird ein 4. technisches Departement geschaffen, um bei den bevorstehenden Staatsbahnbauten den Geschäftsgang zu vereinfachen.

Der General-Abschluss zu den Abrechnungen über gegenseitige Wagenbenutzung zwischen 38 Oesterreich.-Ungarischen Bahnverwaltungen pro October 1873 ergiebt ein gegenseitiges Gesammt-Guthaben resp. eine Forderung von 378441 fl. 96 kr. in Banknoten und 6051 fl. 53 kr. in Silber mit einem Saldo von 81933 fl. 50 kr. in Banknoten und 4411 fl. 79 kr. in Silber.

Von einer Bahnverwaltung wurde bezüglich der Ofenbeheizung der Wagen III. Classe angeordnet, dass der Abstand des Rauchhutes vom Dache auf circa 230 Mm. vergrössert werde, damit die austretenden heissen Gase nicht dem Dache gefährlich werden können; aus demselben Grunde ist auch nicht zu viel Holz beim Anheizen zu verwenden, um die Entstehung hochziehender Flammen hintanzuhalten; das Anheizen geschieht am sichersten dadurch, dass bis zum Anbrennen der oberen Kohlenschicht die obere Heizthüre geöffnet und nur angelehnt gehalten, die untere Thüre und der Aschenfall aber fest verschlossen wird.

Seit einiger Zeit kommen Frachtbrife vor, deren Blanquette durch Privatdruckereien mit dem nachgeahmten Stempel irgend einer Oesterreich.-Ungarischen Bahnverwaltung angefertigt werden und meistens von den vorgeschriebenen Formularien wesentlich abweichen. Dieser Verletzung des §. 5 B. des Betriebs-Reglements sollte doch zum Schutze der Bahnen und im Interesse des Publicums selbst von der Regierung strenge begegnet werden.

Eine Sendung, welche schon vor zwei Jahren „Bahnhof restante" in einer Station eingelangt ist, blieb in derselben trotz möglichst genauer Recherchirung des Adressaten unbezogen; die Bahnverwaltung hat daher um die Bewilligung zur öffentlichen Veräusserung derselben angesucht. In der ersten Instanz wurde die Veräusserung unter Hinweis auf §. 407, H. G. nicht bewilligt, weil das Unbekanntsein der Partei nicht nachgewiesen wurde, und diese vernommen werden müsste; die zweite Instanz hat die Veräusserung bewilligt, indem sie die Behauptung der Bahn als wahr annahm, laut welcher der Aufenthalt des Adressaten nicht ausgemittelt werden konnte. Gegen diese Entscheidung überreichte der für den unbekannten Adressaten bestellte Curator einen Revisionsrecours; der oberste Gerichtshof gab jedoch demselben keine Folge, weil die Bahnverwaltung laut §. 14 B des Betriebsreglements zur Avisirung und Recherchirung des Adressaten von dem Einlangen einer „Bahnhof restante-Sendung" nicht verpflichtet ist, und weil sie auf Grund des §. 16 B des Betriebsreglements berechtigt ist, ein Gut, welches bei ihr so lange lagert, ohne dass sich Jemand darum gemeldet hätte, ohne alle weitere Förmlichkeit bestmöglich zu verkaufen, sich für ihre Forderungen bezahlt zu machen und den allfälligen Ueberschuss dem Absender zu überweisen.

Bei der gerichtlichen Schätzung von Grundstücken zu Eisenbahnanlagen hatten die Sachverständigen erklärt, vor Vollendung des Bahnbaues und der Verbindungswege nicht in der Lage zu sein, sich über die Gutsentwerthung durch Wirthschaftserschwernisse aussprechen zu können. Die Schätzung dieser Werthverminderung wurde nun nach Jahren vom Grundeigenthümer angesucht, welchem Ansuchen von allen drei Oesterreichischen Instanzen deshalb Folge gegeben wurde, weil es keine neuerliche Schätzung oder ein gerichtsordnungswidriger Ueberbeschau ist, wenn ein früherer Act durch Erhebung eines unberücksichtigt gebliebenen Elementes, betreffs dessen ein Vorbehalt gemacht wurde, ergänzt werden soll, indem die gesetzlich zu ermittelnde angemessene Entschädigung erst durch die angestrebte Ergänzung des Schätzungsactes festgestellt werden und das Eigenthum der Bahn an den expropriirten Grundflächen erst dann zur vollen rechtlichen Existenz gelangen kann.

Den Stationsvorständen der Eisenbahnen wurde es zur besonderen Pflicht gemacht, schriftliche Anfragen von Parteien, Reclamationsbeschwerden etc. jederzeit mit allerthunlichster Beschleunigung zu erledigen und in jenen Fällen, in welchen eine definitive Erledigung des beregten Falles binnen kürzester Zeit nicht in Aussicht steht, den Parteien einen den Sachverhalt aufklärenden Vorbescheid ohne Verzögerung zukommen zu lassen, namentlich dann, wenn die betreffende Sache zur Entscheidung an die Direction geleitet wurde, damit die Parteien wissen, in welchem Stadium sich ihre Angelegenheit befindet. Da von vielen Parteien die Aufgabe der nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen oder von demselben ganz ausgeschlossenen, wie z. B. explodirbare Artikel durch Verheimlichung ihres Inhalts, resp. falsche Declaration desselben erschlichen und so einerseits die Sicherheit des Verkehrs aufs äusserste gefährdet und andererseits auch die Anstalt in ihren Einnahmen wesentlich geschädigt wird, so ist die Ueberwachung der zur Aufgabe gelangenden Güter in dieser Richtung mit dem Auftrage angeordnet worden, sich bei zweifelhaften Fällen auf's genaueste von dem Inhalte der Colli zu überzeugen. Sendungen mit falscher Declaration sind sofort zurückzuhalten und ist die Anzeige wegen weiterer Verfolgung der Schuldtragenden allsogleich an die Direction zu machen, welche den Entdeckern von derartigem Unfuge Prämien zusichert.

Die Böhmischen Bahnen haben einen Kohlentarif vereinbart, nach welchem der Centner Braunkohle sich auf ungefähr einen halben Kreuzer per Meile berechnet und zum Preise von 30—40 Kr. nach Wien befördert werden kann. Da die Kohle an der Grube nicht mehr als 12 Kr. kostet, so ist die Möglichkeit vorhanden, dass ein Centner Braunkohle auf diese Weise zum Preise von 52—55 Kr. ins Haus gestellt werden kann.

Die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat auf Grund der in der letzten Generalversammlung erhaltenen Vollmacht, gegen die Staatsverwaltung wegen Ertheilung der Concession für die Ergänzungslinien der Staatsbahn, gegen welche Concessionirung sie seinerzeit als Eingriff in ihr Privilegium protestirt hat, einen Process auf die Entschädigung für die ersten zwei Betriebsjahre von über 4 Millionen angestrengt. Die Nordbahndirection erwartet zwar keinen Erfolg von diesem ihrem Einschreiten; nur um nicht durch eine Verjährung ihr Recht aufzugeben, hat sie gerichtliche Schritte eingeleitet.

Der Verwaltungsrath der Galizischen Karl Ludwigs-Bahn hat an Stelle des verstorbenen Generaldirectors Herz den bisherigen Generalsecretär der Böhmischen Westbahn Hrn. Dr. Eduard R. v. Sochor, mit dem Titel eines Centraldirectors gewählt. Diese Wahl erfreut sich bei der eminenten Begabung und der makellosen Ehrenhaftigkeit des Gewählten allgemeiner Billigung.

Die Verhaftung des gewesenen Generaldirectors Ofenheim, des Betriebsdirectors Ziffer und des Oberbuchhalters Liskowetz der Lemberg-Czernowitzer Bahn hat ungeheueres Aufsehen erregt.

* **Dux-Bodenbacher Eisenbahn.** Dux, den 26. December 1873. Um die Ursachen des in jüngster Zeit in Besorgniss erregender Weise aufgetretenen Kohlenwagenmangels zu erheben und dagegen entsprechende Massnahmen zu treffen, fand heute in Dux unter Intervenirung eines Vertreters der General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen eine Conferenz der Kohlenwerksbesitzer des Duxer Kohlenreviers einerseits und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn andererseits statt.

Nebst der selbst für den normalen Bedarf unzureichenden Beistellung von Kohlenwagen Seitens der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen

ist es namentlich die in den Stationen der Auslandbahnen häufig vorherrschende Anhäufung und dadurch bedingte Stauung der Fahrbetriebsmittel, welche den Kohlenverkehr hemmen und die geregelte Lieferung erschweren.

Die Gewerken bezifferten nach sorgfältiger Erwägung aller hierbei in Betracht kommenden Momente die Kohlenproduction der an der Dux-Bodenbacher Bahn belegenen Schächte (vom 1. Juli 1874 ab) auf jährlich 34 Millionen Zollcentner.

Es wurde einstimmig die Resolution gefasst, an die Dux-Bodenbacher Bahn die Aufforberung zu richten, im Vereine mit den Nachbarbahnen, überhaupt mit allen diesfalls zu Gebote stehenden Mitteln für dieses Frachtquantum den nöthigen Wagenpark zu beschaffen.

Wird das Präliminare der Kohlenwerke bei anhaltender günstigen Kohlenconjunctur in der That nun aber erreicht und gelingt es der Bahnverwaltung die nothwendigen Transportmittel zu beschaffen, so dürfte der Dux-Bodenbacher Bahn für alle Zeiten geholfen sein.

* **Waagthalbahn.** Pressburg, 26. December 1873. Die Schienenverbindung der Waagthalbahn mit der Oesterr. Staatsbahn bei Weinern ist so weit vorgeschritten, dass die Eröffnung dieser Verbindungslinie schon in den nächsten Tagen erfolgen wird. — Die Waagthalbahn wird ihren Jänner-Coupon vom 2. Jänner ab einlösen. — Einlösungsstellen sind in Pressburg, Pest, Wien, Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a/M.

Istrianer Eisenbahn. Am 17. v. M. ist der Bau der von Divazza nach Pola führenden Istrianer Bahn in Angriff genommen worden. Der erste Spatenstich hat in der Nähe von Pisino in feierlicher Weise stattgefunden. Der Beginn der Bahnarbeiten bei Pola und Rovigno wurde für den 19. und 22. v. M. festsetzt.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der früher im Ressort des Königl. Ministeriums für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten, zur Zeit bei der Königl. Eisenbahn-Commission in Aachen beschäftigte Regierungs-Assessor Jänisch ist zur Staats-Eisenbahn-Verwaltung definitiv übernommen und der bei den Kgl. Directionen der Main-Weser-Bahn in Cassel resp. der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin beschäftigten bisherigen Gerichts-Assessoren Oskar Gerlach und Andreas Hellweg sind in Folge ihrer definitiven Uebernahme in die Staats-Eisenbahn-Verwaltung zu Regierungs-Assessoren ernannt worden. Der bisherige Baumeister Haarbeck ist als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit Anweisung des Wohnsitzes zu Berlin angestellt und der Königliche Eisenbahn-Baumeister Monscheur zu Inowraclaw in gleicher Eigenschaft nach Kattowitz O.-S. versetzt worden. Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Hardt zu Dortmund ist der Charakter als Baurath verliehen worden. Das Mitglied der Königl. Direction der Ostbahn, Regierungs-Assessor Kuhlmeyer zu Bromberg und der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Baedeker, z. Z. daselbst, sind commissarisch zu Mitgliedern der mit dem 1. Januar 1874 zu Bromberg in Wirksamkeit getretenen Königl. Eisenbahn-Commission bestellt worden.

Der bisherige Bevollmächtigte der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn zu Leipzig, Eisenbahn-Baumeister Murray, ist zum Betriebs-Director in Magdeburg ernannt worden.

Ausland.

— *A* — **Russland.** In der am 19. November d. Jahres abgehaltenen Generalversammlung sämmtlicher Russischer Eisenbahndirectionen wurde eine Verfügung des Verkehrsministers bekannt gegeben, derzufolge den Eisenbahnverwaltungen fortan untersagt ist, beim Bahnbetrieb Frauen oder Mädchen zu irgendwelchen Dienstleistungen zu verwenden.

Nachdem bereits seit einer Reihe von Jahren Frauen zu verschiedenen Beschäftigungen zugelassen worden waren, konnte die Versammlung nicht umhin gegen diese Ministerialverfügung ihre Bedenken zu äussern.

Es wurde namentlich hervorgehoben, dass es ungemein schwierig sei, für die entlegenen Stationen in den dünn bevölkerten Gegenden eine genügende Anzahl lediger Beamten zu finden, dass dieselben überdiess den Dienst nicht mit derjenigen Zuverlässigkeit versehen, welche bei den verheiratheten Beamten in der Regel gefunden wird, da es bei letzteren bisher möglich war, durch Verwendung ihrer Frauen und Töchter als Telegraphistinnen, Cassirerinnen etc. durch den von diesen bezogenen, wenn auch unbedeutenden, Gehalt das Einkommen der Familie zu erhöhen und auf diese Weise die Beamten selbst fester an den Dienst zu fesseln.

Von anderer Seite wurde bemerkt, dass abgesehen von der Schwierigkeit, sofort die nöthige Anzahl männlicher Beamte überhaupt zu finden, die Durchführung der erwähnten Ministerialverfügung auch eine bedeutende Erhöhung der Betriebsauslagen zur Folge haben würde, da auch die verheiratheten Beamten höhere Gehaltsbezüge erhalten müssten. Beispielsweise wurde von einer Verwaltung angeführt, dass sie z. Z. nicht weniger als 60 Telegraphistinnen auf ihren Linien beschäftigt, dass ferner die Frauen der Bahnwarte für eine ausserordentlich geringe jährliche Renumeration den Dienst mit versehen helfen und dass eine Aenderung dieser Einrichtung eine Vermehrung des Dienstpersonals und bedeutende Mehrkosten erfordern würde.

In Berücksichtigung der gemachten Einwendungen beschloss daher die Versammlung, in einer Eingabe an das Ministerium zu beantragen, falls an obiger Verordnung festgehalten werden müsste, dieselbe auf grössere Städte zu beschränken oder zum Mindesten die Zulassung der weiblichen Familienmitglieder angestellter Eisenbahnbeamten zu gestatten.

— *st.* — **Die Gesammtsumme der Unfälle** auf den Indischen Eisenbahnen im Jahre 1872 war 1153, von denen 691 allein auf der längsten Linie — der Ostindischen —, 150 auf der Great-Indian-Peninsular-, und 114 auf der Punjab- und Delhi-Linie sich ereigneten. 9 Reisende wurden getödtet und 52 verwundet; unter den Bahnbediensteten waren 108 Todte und 153 Verwundete. Böswillige Verkehrsstörungen vermehrten sich von 6 des vergangenen Jahres auf 31. Ueberfahren wurden 300 Thiere, darunter ein Elephant und auf der Rajmahal-Zweiglinie ein Aligator, welcher thatsächlich einen Zug aufhielt.

(Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Aech.-Vereins.)

Miscellen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Preussischen Staats-Anzeigsr. Nr. 49 vom 6. December 1873: Chronik des Deutschen Reiches. — Die Deutsche Gemeinschuldordnung. — Die Weltsprachen. — Publicationen der Deutschen Geschichts- und Alterthumsvereine. V. — **Nr. 50 vom 13. December 1873:** Chronik des Deutschen Reiches. — Die Strafanstalten im Deutschen Reich. I. — Zur Geschichte der Deutschen Holzskulptur. I. **Nr. 51 vom 20. December 1873:** Chronik des Deutschen Reiches. — Der schriftliche Verkehr Deutschlands mit dem Ausland. — Zur Säkularfeier des Grossherzogthums Oldenburg am 14. December 1873. — Die Strafanstalten im Deutschen Reich. II. Das Weihnachts-Oratorium von Sebastian Bach und Händel. — Zur Geschichte der Deutschen Holzskulptur. II. — Stuttgarts neueste Kunstliteratur. I. — **Nr. 52 vom 27. December 1873:** Die Verbreitung des Magdeburger Stadtrechts im Gebiete des alten Polnischen Reichs ostwärts der Weichsel. — Die Strafanstalten im Deutschen Reich. III. — Stuttgarts neueste Kunstliteratur. II.

Nachträge zu den Officiellen Mittheilungen über Einnahmen bis ult. October 1873.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1873	Betriebslänge in Meilen 1872	Befördert wurden: Personen 1873	Personen 1872	Centner Güter 1873	Centner Güter 1872	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo October	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben												
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . .	3,39	3,39	15411	—	517416	—	—	—	15363	+6013	—	—
a. Sächsische Staatsbahnen	129,1	129,1	968114	849302	12801853	10881966	392361	852386	1244747	+184354	10791120	+1304061
				für Betriebs- u. Baumaterialien-Tranp.					1665			
b. „ Privatbahnen in Staatsverw.*	13,3	13,3	76509½	64187	1507389	1427257	15154	36063	51217	—2843	504027	+129674
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	139,76	132,55	688290	621795	7845585	6476260	527135	981157	1508292	+131282	13054645	+883730
Württembergische Staatseisenbahnen	152,1	151,2	873510	806549	4665774	4094433	515470	1081261	1596731	+195699	12160569	+1257761
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterreichischer Währung angegeben.												
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	8,99	8,99	26922	26675	241597	189528	18751	34483	53234	+14247	397186	—25912
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn . .	9,08	8,08	20255	20279	671022	662012	12004	70589	82593	—8122	975526	+80477

* Ausschliesslich der am 3. August 1872 eröffneten Linie Annaberg-Weipert.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat November 1873.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1873	Betriebslänge in Meilen 1872	Befördert wurden Personen 1873	Personen 1872	Centner Güter 1873	Centner Güter 1872	Die Einnahmen betrugen aus dem Personen-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa incl. Extr.	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo November	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
a. Berg.-Märkische	129,13	111,26	1267858	975158	25310430	22288750	295298	998072	1401670	+237997	15503770	+2849834
b. Ruhr-Siegbahn	14,45	14,45					16095	113276	142571	—19082	1841116	—13116
Berlin-Anhaltische E.	49,41	49,41	174186	145129	3485302	3106827	110640	293460	412100	+46667	4740400	+389228
Berlin-Görlitzer E.	28,78	28,78	—	—	—	—	30540	114346	155673	+1309	1578263	+213220
Berlin-Hamburger E.	39,9	39,9	119894	124876	1698639	2282746	79858	330643	410501	—80361	4636453	—41404
Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	28,18	19,54	—	—	—	—	93293	194502	287795	+78964	3101090[1]	+692138
Berlin-Stettin. Eisenb. a. Stammb. Berl.-Stettin-Starg.	29,8	29,8	—	—	—	—	75300	241809	317109	+36264	3476309	+528770
b. Zweigb. Starg.-Cösl.-Colbg.	23,1	23,1	—	—	—	—	19154	36966	56120	+4735	713909	+90672
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig	26,8	26,8	—	—	—	—	15675	19332	35007	+3505	448086	+49644
d. Vorpommer. Zweigbahnen	31,5	31,5	—	—	—	—	29671	40570	70241	+15383	824798	+94117
Braunschweigische E.	—	—	—	—	—	—	83959	218332	308078	—	—	—
Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	39,5	39,5	150714	144720	—	2676182	50046	135772	195610	+4137	2176867	+137190
Breslau-Warschauer E. (Preuss. Abth.)	7,4	7,4	13460	9699	180587	136751	3639	6326	10474	+1667	102425	—
Cottbus-Grossenhainer E.	10,6	10,6	20467	18282	529455	423069	5026	22790	27816	+5260	256753	+29444
Crefeld-Kreis Kempener Industrieb.	6,35	6,13	31429	42120	149108	77623	2933	6522	9675	+188	94527	+22219
a. Reichs-E. in Elsass-Lothringen	115,3	109,6	592822	—	8801682	—	184177	492859	717036	+56932	8018383	+903067
b. Wilhelm-Luxemburg-Bahn[2]	22,7	22,7	83411	—	2849397	—	15531	108376	127907	+14919	1517380	—
Eutin-Lübecker Eisenbahn[3]	4,4	—	11526	—	51298	—	2962	3364	6326	—	53889	—
Frankfurt-Bebraer Eisenbahn	27,8	25,4	77188	66184	692450	669185	52210	65640	122970	+28677	1275760	+188666
Halberstadt-Blankenburger E.[4]	2,6	—	2523	—	91878	—	994	4203	5197	—	—	—
Halle-Sorau-Gubener E.	36,09	36,09	—	—	—	—	19820	53228	78229	+28048	688134	+340064
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	18,6	15,8	—	—	—	—	12800	50000	66300	+27300	636810	+362010
Hannoversche Staatsbahn[5]	111,97	111,97	—	—	—	—	212362	609702	857905	+5692	10626440	+884615
a. Holsteinische excl. Glückst.-Elmsh.	32,8	32,4	130793	116086	1281404	970834	46080	94534	140614	+8300	1509746	+62781
b. Glückstadt-Elmshorn	4,4	4,5	14650	12427	122093	107922	3670	4148	7818	+1116	87037	+5310
c. Schleswigsche E.	30,6	30,9	47002	41286	357743	277855	20076	42016	62092	+7424	660512	+43801
Homburger E.	2,41	2,41	61555	68199	58220	59899	8142	1705	9847	—3844	147965	—52328
Köln-Mindener Eisenbahn a. Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigb.	48,72	48,72	—	—	—	—	165608	545410	776272	—52801	9104489	+591263
b. Köln-Giessener Bahn incl. Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	30312	197441	245950	+33569	2750149	+135406
c. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	195920	742851	1022222	—19232	11854638	+726669
d. Venlo-Hamburger Bahn	32,48	15,60	—	—	—	—	31846	91752	128644	—	1206633	—
Leipzig-Dresdener E.	33,21	30,02	272840	266373	5471504	3397016	95657	257212	352869	+81004	3538065	+331730
Lübeck-Büchen. Eisenb. a. Lübeck-Büchen	6,30	6,3	12844	11748	428226	248919	4226	20844	86237	+18084	869597	+63698
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,3	37905	31598	495548	381604	15535	38432				
Märkisch-Posener E.	36,2	36,2	—	—	—	—	27335	47033	81037	+8773	792664	+190152
a. Magdeburg-Leipziger E.	22,682	22,682	—	—	—	—	53813	204203	258016	—17728	2911308	+165428
b. Halle-Casseler Zweigbahn	29,1	29,1	—	—	—	—	32669	107453	140122	+16525	1488146	+286324
Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen resp. Halle-Vienenbg., nebst Zweigbahnen, Magdeburg-Wittenberge u. Berl.-Lehrte	84,8	81,0	287854	261547	5418607	5531153	152620	335819	488439	+10900	5202863	+508256
b. Stendal-Uelzen und Magdeburg-Neuhaldensleben	18,2	7,6	47109	10095	364881	60541	15534	25385	40919	+35112	322687	+257608
c. Uelzen-Langwedel[6]	13,0	—	13378	—	236534	—	14443	15748	30191	+30191	190046	+190046
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nassauische E.	34,8	34,8	290233	247532	2042005	2074385	53828	80027	156532	+8856	2062309	+54302
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	6707	15601	22308	+3533	225002	+49873
Oberschlesische Eisenbahn a. Oberschlesische Hauptbahn[7]	69,09	65,73	—	—	—	—	100498	633115	808613	+37321	8760510	+852314
b. „ Zweigbahn	11,68	12,05	—	—	—	—	—	16720	17500	+1704	166497	—19321
c. Breslau-Posen-Glogau	27,91	27,96	—	—	—	—	36388	153448	201886	+21319	2100166	+305000
d. Niederschlesische Zweigbahn	11,20	11,20	—	—	—	—	8207	19741	28748	+921	293077	+31315
e. Stargard-Posener E.	22,97	22,73	—	—	—	—	19666	84040	114706	+9163	1220723	+122060
f. Breslau-Mittelwalder E.	13,36	7,66	—	—	—	—	10466	12395	24961	+9543	233007	+102002
g. Posen-Thorn-Bromberger E.	24,84	20,26	—	—	—	—	18595	49635	76230	+19257	772863	+439307
Oldenburgische Eisenbahnen	25,34	21,94	75815	56965	931230	996202	26148	31175	57323	+10395	656430	+121139
Ostpreussische Südbahn	32,30	32,30	47219	41397	764736	477903	19939	70448	92262	+31200	812768	+172204
Preussische Ostbahn	187	157,01	—	—	—	—	284533	676996	1000016	+238246	10637987	+1914183
Rechte Oderufer-E.	41,22	41,03	—	73877	—	2244457	33850	175500	231850	+30076	2339420	+412886
Rheinische E. a. Sämmtl. Haupt- und Zweigbahnen excl. Call-Trier	99,82	95,69	573600	538549	11205000	9204637	241000	773000	1014000	+163433	10759091	+1189041
b. Eifelbahn Call-Trier	15,73	15,73	91570	86200	2113700	1513494	13020	32950	45970	+13503	531910	+192811
Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,22	16,22	—	—	—	—	31100	79314	115106	+4706	1198588	+34446
Saarbrücker Staatsbahn	23,06	23,06	—	—	—	—	44890	176306	251792	+24179	2723080	+14434.
Thüringische Eisenbahn	62,821	57,791	—	—	—	—	106541	265517	372058	+30186	4409877	+31493
Tilsit-Insterburger E.	7,19	7,19	9567	8258	91530	76778	4153	4848	9921	+ 1044	116465	+15256 9

Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Süddeutscher Währ. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	205,9	175,5	233769	197657	2758541	2267002	169745	556008	725753	+62763	8026712	+585418
Bayerische Staatsbahnen	284,5	275	582845	524652	7443884	6256177	637510	1782758	2420268	+300904	26211302	+2949063
Hess.-Ludwigsb. a. Alte Strecken (nicht garantirte Linien)	39,28	39,28	404877	352495	3441851	3408832	257884	321258	587386	+14326	6368639	+340679
Hess.-Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	21,85	21,85	149597	110922	594150	530402	37250	34046	72362	+13120	736477	+101441
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	89383	83093	18750	16670	9879	469	10348	+762	123961	+6441
Oberhessische Eisenbahnen	23,47	23,47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pfälzische Eisenbahnen	54,92	50,09	333262	295375	4764457	4383702	127670	381264	508934	+25587	5737174	+47785
Werrabahn	22,9	22,9	—	—	—	—	25144	117626	142770	+19823	1433884	+80077
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46	46	106511	94478	6292960 pro	5917698 pro	106186	228861	357131	+34269	3790665	+556374
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	29502	25965	1738273	1389045	24483	41205	76802	+19998	876343	+89809
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	27776	148939	176709	+41207	2011643	+508540
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holl. Währ. angegeben.												
Holländische Eisenbahn-Gesellschaft	23,1 Ml.	23,1 Ml.	152825	144835	—	—	131885	51430	183315	+2507	2305560	+148641
Niederländische Centralbahn	102 Ml.	102 Ml.	32309	27901	86106	37045	30334	15939	47652	+9222	582379	+75842
Niederländische Rheinbahn	209 Kil.	209 Kil.	147265	135001	1495325	1441796	167477	219861	387338	+14394	3181977	+111513
Niederländische Staatseisenbahnen	990 Kil.	989 Kil.	281013	284102	2528398	2344021	246293	199708	454876	—2259	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.											Ertrag pro Kilometer 1873	Ertrag pro Kilometer 1872
Schweizerische Centralbahn	240 Kil.	240 Kil.	195000	194053	1675000	1716695	291000	548000	839000	+15000	3495,83	3436,08
a. Schweizerische Nordostb. (excl. Linien b und c)	213 „	213 „	290000	256191	1587000	1555290	240000	450000	690000	+13000	3239,43	3180,15
b. Zürich-Zug-Luzern	64 „	64 „	36300	31612	138000	167895	36100	36200	72300	—1000	1129,68	1153,74
c. Bülach-Regensburg	20 „	20 „	19600	16277	33800	27573	9600	2900	12500	+2000	625	505,03

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Die definitiven Einnahmen bis ult. November 1872 betrugen: 2 280 860 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. Die Einnahmen der Strecke Magdeburg-Schöningen-Helmstedt, welche im vorigen Jahre zum Baufonds flossen, betrugen pro November 28 243 Thlr., resp. pro October und November 62 957 Thlr.

[2] Seit 16. September 1872 im Betriebe der Reichseisenbahnen.

[3] Eröffnet am 10. April 1873.

[4] Eröffnet am 31. März 1873.

[5] Excl. der Strecke Tettenborn-Nordhausen.

[6] Eröffnet für Güterverkehr am 15. April und für den Personenverkehr am 15. Mai 1873.

[7] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger-Bahn.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserord. Gl.-Vers.)

6. Januar 1884. Marienburg-Mlawka'er Eisenbahn-Gesellschaft (Danzig-Warschau, Preuss. Abtheilung). Tagesordnung No. 102 S. 1188.
6. „ *Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. S. 1213.
7. „ *Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. Tagesordnung siehe S. 1196.
13. „ *Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig. Tagesordnung siehe in No. 104 S. 1213.
17. „ *Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. Tagesordnung siehe in No. 108 S. 1262.
20. „ *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust. Tagesordnung siehe in No. 107 S. 1256.
28. „ *Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft zu Crefeld. Siehe Seite 6.
29. „ *Halberstadt-Blankenburger Eisenb.-Ges. zu Braunschweig. S. S. 6.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
7. Januar	zu Posen	Posen-Creuzburger E.	Kieferne Telegraphenstangen	—
7. „	zu Düsseldorf	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
8. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer u. Halle-Sorau-Gubener E.	Eisenbahnschienen	15
9. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Werkstattsmaterialien etc.	1134
9. „	zu Bochum	Rheinische E.	Bauarbeiten etc.	14
9. „	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	Cement	—
10. „	zu Cassel	Königl. Eisenb.-Direction	Schwellen	1265
10. Januar	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Schienenbefestigungsmittel	1266
12. „	zu Cassel	Königl. Eisenb.-Direction	Schienen	1266
12. „	daselbst	dieselbe	Kleineisenzeug	1266
12. „	zu Lübeck	Lübeck-Büchener E.	Schienen-Verkauf	1262
12. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	15
13. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Kleineisenzeug	1242
13. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Eisenbahnwagen	15
14. „	zu Crefeld	Crefeld-Kr. Kemp.Indb.	Betriebsmaterial	1265
14. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Schwellen	1257
14. „	zu Mülhausen i/E.	Notar Diemer	Ziegelei-Verkauf	1267
14. „	zu Winterthur	Pössthalbahn	Erdarbeiten 3—5 Loos	—
15. „	zu Görlitz	Berlin-Görlitz	Hochbauten auf Bahnhof Görlitz	—
15. „	zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Uniform-Tuche	—
15. „	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Locomotiven- und Tenderverkauf	15
15. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Erd- etc. Arbeiten	—
15. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Knallsignale etc.	15
15. „	zu Crailsheim	Württemb. Stsb.	Hochbauarbeiten	—
17. „	zu Stade	Stade-Cuxhafen	Eis. Brückenüberbau	14
19. „	zu Cassel	Bebra-Friedländer E.	Schwellen	15
25. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Personenwagen	22
26. „	zu Cassel	Bebra-Friedl. E.	Eis. Brückenüberbau	14
26. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Dampfmaschinen-Verkf.	—
27. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Bauarbeiten	1265
31. „	zu Altona	Altona-Kieler E.	Güterwagen	15
31. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Schienen	—
31. „	daselbst	dieselbe	Kleineisenzeug	—
31. „	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenb.	Personen-, Güterwagon etc. für Tarnow-Leluchow	—

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn ist die 3,5 Meilen lange Bahnstrecke von Linz nach Gaisbach-Wartberg mit den Stationen

Linz, Steyeregg, St. Georgen a. d. Gusen, Lungitz und Gaisbach-Wartberg (Station der Linie St. Valentin-Budweis)

am 20. December d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 29. December 1873.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Officielle und Privat-Anzeigen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft.

Der am 1. Jänner 1874 fällige Coupon der Actien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird:

in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank, in Pest bei der Anglo-Hungarian Bank . . } mit 5 fl. Oe.W. in Silber.

der an demselben Tage fällige Coupon der Prioritäts-Obligationen

in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank, in Pest bei der Anglo-Hungarian Bank . . } mit 5 fl. Oe.W. in Silber.

in Berlin bei den Herren Richter & Co., in Hamburg bei den Herren M. M. Warburg & Co., " " bei der Anglo-Deutschen Bank ., in Leipzig bei der Leipziger Disconto-Gesellsch. } mit 3 Thlr. 10 Sgr. Pr. Cour.

in Frankfurt a/M. bei der Mitteldeutschen Creditbank mit 5 fl. 50 kr. Südd. Währung per Stück eingelöst.

Die Rückzahlung der am 1. Juli 1873 verloosten Prioritäts-Partial-Obligationen erfolgt vom 1. Jänner 1874 ab bei den für die Einlösung der Coupons angegebenen Zahlstellen.

Von dem für die Rückzahlung verlooster Prioritäts-Partial-Obligationen bestimmten Tage hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und es sind demnach bei ihrer Eincassirung ausser dem Originale der Prioritäts-Partial-Obligationen auch alle zugehörigen, bis zu jenem Tage nicht verfallenen Coupons und Talons mit zurückzustellen, widrigenfalls der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capitale in Abzug gebracht wird.

Buda-Pest, im December 1873.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Pfälzische Eisenbahnen.
Nicht erhobene Dividenden- und Zinscoupons.

Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen sind die Dividenden, resp. Zinsen noch nicht erhoben worden:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1869: No. 405.
" " 1870: No. 11481.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1867 per 1. Januar: No. 22718.
" " 1867 per 1. Juli: No. 22084.
" " 1868 per 1. Januar: No. 8429.
" " 1868 per 1. Juli: No. 7935. 8885. 15909. 17097.
" " 1869 per 1. Januar: No. 1472. 11481. 21643.
" " 1869 per 1. Juli: No. 12879. 20595. 22223. 22274.
" " 1870 per 1. Januar: No. 12876.
" " 1870 per 1. Juli: No. 10882.
" " 1871 per 1. Januar: No. 860. 6852. 15872. 17284.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1866, **Coupon No. 1**, die Nummern: 156. 263. 443 mit 447. 919. 1377. 1540 mit 1543. 1614. 1730. 1760. 1761. 2288. 2354. 2895 mit 2899. 3008. 3063. 3064. 3368. 3786 mit 3787. 3835 mit 3842. 3978. 4330. 5339. 5352. 5646. 5647. 5902. 5903. 5906. 5907. 5987 mit 5989. 5996. 6101. 6240. 6241. 6888 mit 6891. 7772. 8392. 8482. 8484. 9482 mit 9485. 9532. 9670. 9671. 10605. 11086. 11555.

Vom Jahre 1867, **Coupon No. 2**, mit folgenden Nummern: 156. 443 mit 447. 869. 919. 1377. 1614. 2354. 2895 mit 2899. 3008. 3063. 3064. 3368. 3410. 4640. 5352. 5646. 5647. 5902. 5903. 5987 mit 5989. 5996. 6101. 6888 mit 6891. 8392. 8482. 8484. 9482 mit 9485. 9532.

Vom Jahre 1868, **Coupon No. 3**, mit den Nummern: 156. 1377. 1540 mit 1543. 2225. 3368. 3390. 3827. 6101. 6888 mit 6891. 6936. 7082. 7772. 8392. 8482. 8484. 9532. 10605.

Vom Jahre 1869, **Coupon No. 4**, mit den Nummern: 156. 860. 954. 1147. 1377. 1540 mit 1543. 2221. 3357 mit 3359. 3368. 3847. 6101. 6888 mit 6891. 6937. 7082. 7891. 8392. 8482. 8484. 9199. 9532. 10605. 11666. 13145.

Vom Jahre 1870, **Coupon No. 5**, mit den Nummern: 156. 572. 1147. 1377. 1540 mit 1543. 1899. 2013. 2014. 2708. 2742. 2991 mit 2995. 3357 mit 3359. 3368. 4173 mit 4176. 4409. 5334. 5591. 6101. 6888 mit 6891. 7082. 7304. 7305. 8392. 8482. 8484. 8657 mit 8660. 9201 mit 9206. 9532. 10605. 10982. 11247. 11635. 12401.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1867 per 1. Januar: No. 4847.
" " 1867 per 1. Juli: No. 150. 3021.
" " 1868 per 1. Januar: No. 1001.
" " 1868 per 1. Juli: No. 6831. 7067.
" " 1869 per 1. Juli: No. 1946. 7516. 10224. 11677.
" " 1870 per 1. Januar: No. 294. 10508.
" " 1870 per 1. Juli: No. 3544. 4900.
" " 1871 per 1. Januar: No. 5554.

III. Pfälzische Nordbahnen.

Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1870, **Coupon No. 1**, mit den Nummern: 200. 694. 705. 708. 781. 890. 925. 927. 999. 1003. 1081 mit 1083. 1256. 1364. 1479. 1678. 1975. 2012. 2015. 2071. 2072. 2101. 2162. 2164. 2214. 2551. 2556. 2557. 2851. 3184. 3474. 19405. 19453. 19455. 20076 mit 20079. 20082. 20212 mit 20215. 20363. 20546. 20547. 20627. 20745. 20953. 21121. 21144. 21157. 21170 mit 21172. 21193. 21226. 21228. 21275 mit 21277. 21311. 21314. 21340. 21374. 21379. 21463. 21465. 21484. 21486. 21511. 21539. 21550. 21599. 21600. 21642. 21673. 21679. 21683. 21691.

Actien-Zins-Coupons.

a) der Neustadt-Dürkheimer Bahn.

Vom Jahre 1867 per 1. März: No. 2313.
" " 1867 per 1. September: No. 2075. 2863.
" " 1868 per 1. September: No. 805. 1824.

b) der Alsenzbahn:

Vom Jahre 1870 per 1. Januar: No. 7561. 8541. 8582.
" " 1870 per 1. Juli: No. 8166.
" " 1871 per 1. Januar: No. 11179.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten § der Satzungen als ungiltig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim.

Ludwigshafen, den 20. December 1873.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Jaeger.

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der heute in Gegenwart der Notare Dr. Lindenberg und Dr. Brehmer erfolgten Ausloosung von 20 Obligationen unserer Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1871 sind die nachfolgenden Nummern ausgeloost worden:

Litr. A.	No.	99	1000 Thlr.
" B.	"	160, 170, 280, 414, à 500 Thlr. .	2000 "
" C.	"	782, 998, 1190, 1279, 1405 à 200 Thlr.	1000 "
" D.	"	1743, 2057, 3523, 3609, 3916, 4286, 4773, 4784, 4785, 5062, à 100 Thlr.	1000 "
		Summa Pr. Crt.	5000 Thlr.

Die ausgeloosten Obligationen werden am 1. Juli 1874 nach Wahl der Inhaber in Oldenburg bei der Oldenburgschen Landesbank, in Lübeck bei der Commerzbank, in Frankfurt a/M. bei den Herren von Erlanger & Söhne, in Berlin bei den Herren Platho & Wolff eingelöst.

Lübeck, den 31. December 1873.

Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.
F. von Warnstedt.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der heute in Gegenwart zweier Notare stattgehabten fünften Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritäts-Anleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1867 sind folgende Nummern gezogen:

148, 352, 422, 509, 622, 675, 683, 759, 818, 926, 1106, 1221, 1330, 1341, 1354, 1382, 1586, 1725, 1790, 1890, 2160, 2430, 2460, 2475, 2687, 2805, 2826, 2855, 2946, 3476, 3678, 3768, 4136, 4641, 4727, 5040, 5217, 5387, 5672, 5776, 5986, 6544, 6736, 6755.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom **1. Juli d. J.** an bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen Vormittags von 10 bis 12 Uhr und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und der Zinscoupons No. 4 bis 12 statt.

Von der vierten Verloosung pro 1873 sind die Prioritäts-Obligationen No. 2407, 2766, 2904, 3622, 3654, 3656 zur Einlösung noch nicht präsentirt.

Die eingelösten Prioritäts-Obligationen nebst dazu gehörigen Coupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 2. Januar 1874.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem 2. Jauuar fut. wird die Station Wennemen der oberen Ruhrthalbahn für den Güterverkehr eröffnet.

Der bezügliche Tarifnachtrag ist auf sämmtlichen Expeditionen unserer Bahn, woselbst derselbe auch eingesehen werden kann, zum Preise von 1 Sgr. käuflich zu haben.

Die auf den übrigen Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecken geltenden bezüglichen Tarifbestimmungen, sowie die Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands betreffs des Güterverkehrs treten vom vorgenannten Tage ab auch für diese Station in Kraft.

Elberfeld, den 24. December 1873.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

„Strohteigmasse (pâte de paille)“ tarifirt im diesseitigen Localverkehr fortan zur ersten ermässigten Classe A resp. B.

Breslau, den 29. December 1873.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Vom 1. Januar 1874 ab tritt für die zur Station erhobene, bisherige Haltestelle Hopfengarten ein neuer selbstständiger Tarif in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind bei unseren Dienststellen zu haben.

Breslau, den 31. December 1873.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Rheinisch-Bayerisch-Oestereichischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1874 tritt ein Special-Tarif für Kohlen und Coaks von diesseitigen Stationen nach Bayern in Kraft, welcher zum Preise von 1 Sgr. pro Exemplar in unserem Geschäftslocale käuflich zu haben ist.

Cöln, den 27. December 1873.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Bekanntmachung.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten für die Ostebrücke, bestehend in drei festen Oeffnungen à $34{,}_{35}$ Mtr. und einer doppelarmigen Drehbrücke von zweimal $13{,}_{05}$ Mtr. Oeffnung soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden; hierzu ist ein Termin auf

Sonnabend, den 17. Januar 1874, Nachmittags 5 Uhr

im Bureau der General-Unternehmung zu Stade angesetzt, bis zu welchem die bezüglichen Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Submission auf die Ostebrücke“ dem Unterzeichneten einzureichen sind und woselbst dieselben in Beisein der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Die Bedingungen, unter welchen genannte Eisenconstructionen vergeben werden sollen, und Zeichnungen liegen täglich in obenbezeichnetem Bureau zur Einsicht aus, auch werden Zeichnungen und Bedingungen, soweit zur Abgabe einer Offerte erforderlich, per Post gegen Erstattung der Selbstkosten abgegeben.

Stade, den 23. December 1873.

Der Ober-Ingenieur der General-Unternehmung.
(gez.) Ihssen.

Rheinische Eisenbahn.

Die Ausführung sämmtlicher Bau-Arbeiten incl. Lieferung der Materialien mit Ausnahme derjenigen für die Maurer-Arbeiten zur Errichtung eines Reservoirhauses auf den Bahnhöfen Bochum und Langendreer der Linie Wattenscheid-Hörde soll in Submission vergeben werden. Die bezüglichen Zeichnungen, Bedingungen, Massen- und Preis-Verzeichnisse sind im Büreau des Unterzeichneten einzusehen, von wo auch die beiden letzteren gegen Erstattung der Copialien-Gebüren zu beziehen sind.

Offerten hierauf beliebe man, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum **9. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,** hierher einzureichen.

Bochum, den 23. December 1873.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Semler.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Brücken im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn, veranschlagt zu rund:

186 151 Klgr. Schmiedeeisen und
8 749 Klgr. Gusseisen

soll in 6 getrennten Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, und ist hierzu Termin auf:

Montag, den 26. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unser Bau-Büreau hierselbst, Bahnhofstrasse 22, anberaumt worden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Brücken im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn“

versiegelt und portofrei bis zur festgesetzten Terminsstunde an uns einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im oben bezeichneten Büreau aus, auch können von dort letztere gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Die eingehenden Offerten werden in diesem Termine in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erbrochen, später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 30. December 1873.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Anlieferung von 1) 45 000 Stück Mittelschwellen und

2) 4484 Stück oder rot. 13 837 lfdn. Metern eichenen Weichenschwellen für die Bebra-Friedländer Eisenbahn verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Submissions-Formulare können bei uns eingesehen, Submissions-Formulare auch auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien von uns bezogen werden.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Anlieferung von Mittel- und Weichenschwellen“

bis spätestens zu dem

Montag, den 19. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,

bei uns anstehenden Termine einzureichen; die eingehenden Angebote werden in diesem Termine erbrochen.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 28. December 1873.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von

10250 Stück Knallpatronen

1 360 Stück Ledertaschen mit Blecheinsatz dazu und Leibriemen,

350 Stück Blechkasten für Patronen

sollen zusammen oder im Einzelnen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

den 15. Januar 1874, Vormittags 10 Uhr

in unserem Büreau am Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst anberaumt, bis zu welchem Termine die versiegelten mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Knallsignalen etc.“

versehenen schriftlichen Anerbietungen an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden sind.

Die erforderlichen Bedingungen sowie die vorhandenen Probeexemplare der einzelnen Gegenstände können im genannten Büreau eingesehen, erstere auch abschriftlich gegen Erstattung der Copialien von hier bezogen werden.

Breslau, den 18. December 1873.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Burkhard.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen die Erd- und Planirungsarbeiten nebst Maurerarbeiten an Durchlässen der Loose XV und XIV von Station 163 bis Station 205 + 50 der Strecke Habelschwerdt-Mittelwalde der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn in öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenverzeichnisse, Pläne, Profile und Bauzeichnungen liegen in unserm Central-Büreau Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18, zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten etc. zur Eisenbahn Breslau-Mittelwalde“

bis zu dem

auf Montag, den 12. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr,

in dem oben bezeichneten Central-Büreau anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 27. December 1873.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es wird beabsichtigt, zwei ältere für den diesseitigen Betrieb nicht mehr taugliche Locomotiven mit Tendern zu verkaufen.

Die eine dieser Locomotiven steht auf dem hiesigen Werkstättenhofe zur event. Besichtigung bereit, während die andere noch Dienst auf Neubaustrecken leistet.

Gefällige Offerten hierauf beliebe man franco bis spätestens zum **15. Januar a. f.** an den Unterzeichneten zu richten, welcher auch zu jeder weiteren Mittheilung bereit ist.

Witten, den 17. December 1874.

Der Maschinenmeister.
Schmidt.

Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Unterhaltung der diesseitigen Bahnstrecken pro 1874 erforderlichen

1 352 400 Kilo Eisenbahnschienen

sollen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden und ist hierzu Termin auf

Donnerstag, den 8. Januar 1874, Mittags 12 Uhr,

in unserem Central-Büreau, Görlitzer Bahnhof in Berlin anberaumt.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen im Central-Büreau zur Einsicht aus, und können auch gegen Erstattung von 2 Thlr. Copialien von dort bezogen werden.

Bezügliche Offerten sind bis zur Terminsstunde frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte zur Schienenlieferung pro 1874“

versehen, an uns einzureichen und findet deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten im Termine statt.

Berlin, am 17. December 1873.

Die Direction.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

24 Stück Personenwagen I. und II. Classe,

50 Stück eisernen Kohlenwagen und

100 Stück offenen Güterwagen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 13. Januar k. J., Mittags 12 Uhr,

in unserem Geschäfts-Lokale Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personen- resp. Kohlen- oder Güterwagen“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 14. December 1873.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von 50 offenen und 50 bedeckten Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Anerbietungen sind bis zum **31. Januar 1874** an uns einzureichen. Lieferungsbedingungen können von unserm Hauptbüreau hierselbst bezogen werden.

Altona, den 30. December 1873.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu № 1. Leipzig, am 5. Januar 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN

über

neue Tarife und Tarifänderungen

pro November 1873.

I. Deutsche Eisenbahnen.

Von den nachstehend genannten Bahnen ist uns gemeldet worden, dass pro Monat November keine Tarif-Aenderungen vorgekommen sind:

14. Breslau-Freiburg,
30. Märkisch-Posener,
33. Main-Neckar,
35. Nassauische,
43. Pfälzer,
46. Saarbrücker.

2. Altona-Kiel.

I. Local-Tarif für die Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung. Nachtrag 7/11. 73. betreffend Classifications-Aenderungen. Nachtrag 22/11. 73. betreffend Erhöhung des Tarifs im Transitverkehr zwischen Altona und Kiel für die Monate Januar bis März k. J.

3. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

(Generaldirection in Carlsruhe).

I. Local-Güter-Tarife.

a) Neuer Localgütertarif nebst Betriebsreglement vom 1/11. 73. Tarif 39 Kr., Reglement 15 Kr.
b) Neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Mannheim und Basel vom 1/11. 73. gratis.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a) III. Nachtrag vom 1/11. 73 zum Niederländisch-Badisch-Württembergischen Gütertarif via Cleve-Ludwigshafen vom 1/2. 69. (Tarif in Cöln hergestellt.)
b) IV. Nachtrag vom 1/11. 73 zum Niederländisch-Badisch-Württembergischen Gütertarif via Emmerich-Frankfurt a/M. vom 1/2. 69. (Tarif in Cöln hergestellt.)
c) Neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Ludwigsbahn und Badischen Stationen via Maxau vom 3/11. 73. 9 Kreuzer.

5. Königlich Bayerische Staatsbahnen.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

1. Meilenzeiger und Tarife für den directen Güterverkehr zwischen den Bayer. Staats- und Ostbahnen vom 1/11. 73. 1 Fl. 15 Kr. Der Tarif vom 1/9. 71. nebst Nachträgen wird hierdurch aufgehoben.

2. V. Nachtrag zum Bayerisch-Württembergischen Gütertarif vom 10/12. 73., enthaltend Tarifsätze für die Stationen Blaichach, Sonthofen und Tutzing der Bayer. Staats-, und Kircheim a/N., Sigmaringen und Wolfegg der Württemb. Staatsbahn. 6 Kr.

46. Dienstbefehl 1 für den Bayerisch-Tiroler Güterverkehr vom 1/11. 73, enthaltend Tarifirung von „Nesseln“, rohe (Cotton), gebleichte oder ungebleichte, bedruckte oder gefärbte. gratis.

46. III. Nachtrag zum Bayer.-Tiroler Güterverkehr vom 1/12. 73, enthaltend Tarifsätze für Blaichach und Sonthofen. 6 Kreuzer.

54. III. Nachtrag zum Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1/12. 73, enthaltend Tarifsätze für Blaichach und Sonthofen. 6 Kr.

70. Getreidetarif für den Ungarisch-Niederländischen Verkehr via Marchegg-Brünn-Prag (Bubna)-Franzensbad bezw. Eger-Weiden-Nürnberg-Aschaffenburg-Mainz-Venlo vom 15/11. 73. 12 Kr. Betheiligt: Oesterreichische Staatseisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Buschtêhrader Bahn, Bayer. Staatsbahn, Bayer. Ostbahn, Hessische Ludwigsbahn, Niederländische Staatsbahn.

71. Tarif für den Bayer.-Schweizer Güterverkehr via Lindau vom 1/12. 73. 36 Kr. — Bayer. Staatsbahn, Vorarlberger Bahn, Vereinigte Schweizerbahnen.

72. Tarif für den Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr via Lindau vom 1/12. 73. 42 Kr. — Buschtêhrader Bahn, Böhm. Westbahn, Bayer. Ostbahn, Bayer. Staatsbahn, Vorarlberger Bahn, Vereinigte Schweizerbahnen.

73. Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarichen Güterverkehr via Lindau vom 1/12. 73. 42 Kr. — Oesterreichische Staatseisenbahn, Kaiserin Elisabeth-Bahn, Bayerische Staatsbahn, Vorarlberger Bahn, Vereinigte Schweizerbahnen.

6. Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Von Frankfurt bis Bebra und von Elm bis Gemünden.

I. Localtarif.

Nachtrag VIII zum Gütertarif vom 6/5. 72., gültig vom 15/11. 73 ab, enthaltend:

a) anderweite Frachtsätze nach und von der Station Hanau,
b) Frachtsätze nach und von den neuen Stationen Klein-Steinheim, Mühlheim, Offenbach und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen.

Die Frachtsätze nach und von Frankfurt a/M.-Sachsenhausen werden erst mit Eröffnung der dasigen Güterstation zur Einführung gebracht. Zwischen Offenbach einerseits und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen andererseits, sowie zwischen Sachsenhausen und Frankfurt a/M. bleibt der bisherige Gütertarif der früheren Frankfurt-Offenbacher Bahn bis auf Weiteres fortbestehen.

II. Tarife für den directen Verkehr.

b) Verkehr zwischen Stationen der Bebra-Hanauer, Frankfurt-Hanauer und Oberhessischen Eisenbahn. Nachtrag VI zu dem Gütertarif vom 1/2. 72, nach welchem vom 15/11. 73 ab der Verkehr zwischen der Bebra-Hanauer und der früheren Frankfurt-Hanauer Bahn aus dem Tarif ausscheidet und statt dessen ein besonderer Nachbar-Verkehr zwischen der Frankfurt-Bebraer und Hessischen Ludwigsbahn gebildet wird.

7. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

(Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld.)

pro Juli.

I. Rheinisch-Thüringischer Verband. Nachtrag XXVII vom 1/7. 73. Berichtigung von Fehlern im Nachtrag XXV.

II. Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband. Nachtrag VII vom 1/7. 73. Abänderung von Tarifsätzen für den Verkehr

a) zwischen Stationen der Köln-Giessener Strecke einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn und der Strecke Dortmund-Hamm-Minden andererseits.
b) zwischen Geisweid, Haardt und Siegen einerseits und der Strecke Dortmund-Hamm-Minden andererseits.

III. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband. Nachtrag VI vom 1/7. 73.

a) Aenderungen resp. Ergänzungen der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement.
b) Ergänzungen der Tarif-Bestimmungen für Fahrzeuge und über die besondere Frachtberechnung für einige Transport-Gegenstände.
c) Aenderungen resp. Ergänzungen der Waaren-Classification.
d) Einführung einiger Tarifsätze.

IV. Bergisch-Märkisch-Belgischer Verband. Tarif vom 1/7. 73. Directe Tarifsätze für den Verkehr zwischen Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Etat-belge, „Nord-belge“, Grand-Luxembourg, Liègois-Limbourgois et Chimay, sowie der Great-Eastern Bahn andererseits.

V. Verkehr zwischen der Bergisch-Märkischen und der Grand-Central Belge Bahn. Tarif vom 10/7. 73. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Grand-Central Belge Bahn, sowie der Lüttich-Maestrichter Bahn andererseits.

pro August.

I. Local-Tarif

Nachtrag III vom 10/8. 73. Tarifsätze des Special-Tarifs III (Kalk) für den Verkehr mit Aachen M. u. T. Preis 5 Sgr.

II. Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischer Verkehr. Tarif vom

1/8. 73. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Französischen Nord- und der Französischen Westbahn andererseits.

pro September.

I. Tarif für die Beförderung von Roh-Producten im Verkehre zwischen Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelms-Bahn einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn andererseits vom 15/9. 73.

pro October.

I. Localtarif.

Nachtrag IV vom 1/8. 73.

1. Tarifsätze für den Verkehr mit der Bahnstrecke Odenkirchen-Jülich-Düren- resp. Stolberg.

2. Classifications-Aenderungen,

3. Druckfehler-Verzeichniss zum Haupttarif. Verkaufspreis 5 Sgr.

II. Rheinisch - Thüringisch - Oesterreichischer Verband.

1. Tarif vom 1/10. 73; aufgehoben wird der Tarif vom 1/9. 71 nebst sämmtlichen Nachträgen. Der neue Tarif enthält Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Oesterr. Staats- und Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Kaiser Franz-Josef-Bahn, der Oesterr. Südbahn und Theissbahn einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen, der Westfälischen und Bebra-Hanauer Bahn andererseits.

2. See-Transit-Tarif vom 1/10. 73. Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Oesterr. Staats- und Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der der Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Kaiser Franz-Josef-Bahn einerseits und den Stationen Emden, Leer und Papenburg andererseits.

3. Special-Tarife für den Verkehr zwischen den Stationen der ad I genannten Oesterr. Bahnen und Stationen der Niederländ. Staatsbahn; aufgehoben werden die seither bestandenen Special-Tarife.

III. Bergisch-Märkisch-Bebra-Hanauer Verkehr. Nachtrag II vom 1/10. 73.

a) Aufhebung der Tarifsätze zwischen Gemünden und einigen Bergisch-Märkischen Stationen.
b) Berichtigung eines Druckfehlers.

IV. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband.

1. Nachtrag VII vom 1/10. 73.

a) Tarifsätze für den Verkehr zwischen Main-Weser-Bahn und Nassanischen Stationen.
b) Abgeänderte Tarifsätze für die Artikel des Special-Tarifs II im Verkehr der Stationen Caub und St. Goarshausen mit Oberhessischen Stationen.
c) Berichtigung von Druckfehlern im Nachtrag VI.

2. Nachtrag VIII vom 1/10. 73.

a) Abgeänderte Tarifsätze der Main-Weser-Bahn-Stationen Cassel und Guntershausen im Verkehr mit Köln-Mindener Stationen.
b) Tarifsätze der Bebra-Hanauer Station Gemünden im Verkehre mit Bergisch-Märkischen Stationen.

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

II. e. Tarif für den Stettin-Sächsischen Verbands-Güter-Verkehr. Nachtrag III vom 1/11. 73, enthaltend Classifications-Aenderungen, abgeänderte Tarifsätze für Stettin-Freiberg, eine Bestimmung wegen Aufnahme der Station Grossbauchlitz in den Verbands-Güter-Verkehr und endlich einen Special-Tarif für Getreide etc. im Verkehr zwischen Stauchlitz und Stettin.

9. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Zu I. 1. Tarif vom 15/11. cr. für Personen-, Gepäck- und Frachtgüter im Localverkehr für die neu etablirten Haltestellen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn Bagenz und Kodersdorf (gratis).

Zu II. 2. Nachtrag V vom 25. November cr. zum Tarif mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Classifications-Aenderungen enthaltend.

10. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

(Direction in Berlin.)

I. Nachtrag II zum Local-Tarif, tarifarische Aenderungen enthaltend, vom 1/11. 73 ab gültig.

II. a. 1. Hamburg-Stettin-Berlin-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

a) Nachtrag II zu Heft I, ab 15/11. cr.,
b) Nachtrag II zu Heft III, ab 20/11. cr.

2. Norddeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband.

a) Vom 5/12. cr. ab ist der Special-Tarif für Erze im Verkehr zwischen Hamburg und Kralup von 10,2 Sgr. pro Ctr. auf 9,8 Sgr. pro Ctr. ermässigt.
b) Nachtrag V zu Heft V, ab 15/11. cr.

II. f. Hamburg- resp. Bergedorf-Magdeburg-Halle-Leipzig etc. Nachtrag I vom 10/11. 73 zum Special-Reglement und Tarif vom 15/8. 73, Classifications-Aenderungen, sowie Zusetzungen zum Special-Reglement enthaltend.

II. g. Berlin-Hamburg mit Magdeburg-Halberstadt via Wittenberge, resp. Spandau und via Stassfurt. Nachtrag II vom 20. November cr., tarifarische und reglementarische Aenderungen enthaltend.

11. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

(Directorium in Berlin.)

I. Local-Güter-Tarif.

Nachtrag IX vom 1/11. 73, enthaltend Classifications-Aenderungen.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) mit Stationen der Magdeburg-Leipziger und Halle-Casseler Bahn: Nachtrag VIII vom 1/11. 73, enthaltend Classifications-Aenderungen.
b) mit Stationen der Berlin-Stettiner Bahn. Nachtrag V vom 1/10. resp. 1/11. 73, enthaltend Classifications-Aenderungen — cfr. Notizen pro October cr.,
e) im Schlesisch - Rheinischen Eisenbahn - Verbande. Nachtrag VI vom 15/9. und resp. 1/11. 73, enthaltend Classifications-Aenderungen (und Tarifsätze verschiedener Stationen und Ladestellen der Rechte-Oder-Ufer- und der Oberschlesischen Eisenbahn für Kohlentransporte) — cfr. Notizen pro September.
d) im Ostwestdeutschen Verbande. vacat.
e) im Ungarisch-Rheinischen Verbande. Nachtrag I vom 15/10. 73, enthaltend Tarifsätze für mehrere in den Verkehr neu aufgenommene Stationen der Hannoverschen Staatsbahn und Abänderung verschiedener Tarifsätze. — Versehentlich nicht bereits pro Monat October cr. angegeben.

13. Braunschweigische Eisenbahn.

(Direction in Braunschweig.)

pro Monat October*) und November.

I. Localtarif.

Nachtrag VIII vom 1/11. 73, resp. 1/1. 74, enthaltend verschiedene Aenderungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a) Braunschweig mit Berlin-Potsdam-Magdeburg. Nachträge VI vom 10/10. 73 und VII vom 1/11. 73 resp. 1/1. 74, enthaltend verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Waaren-Classification.
b) des Braunschweig-Hannover - Oldenburg - Westfälischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag XXIII vom 1/11. 73 resp. 1/1. 74, enthaltend verschiedene Aenderungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses.
d) des Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag L vom 15/10. 73, enthaltend Tarifsätze für die Magdeburg-Halberstädter Stationen Wolmirstedt und Rogätz. Nachtrag LI vom 1/11. 73 resp. 1/1. 74, enthaltend verschiedene Aenderungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses, sowie anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Oschersleben und Münster.

November.

d) des Preussisch - Braunschweigischen Eisenbahn - Verbandes. Nachtrag LII. vom 20/11. 73, enthaltend Tarifsätze für den directen Güterverkehr der Westfälischen Station Altenbeken und der Magdeburg-Leipziger Station Schkeuditz.

17. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

I. Localtarif

der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn vom 1/11. 72. Nachtrag III. enthaltend Tarifmeilen für den Verkehr zwischen den Stationen Strassburg und Königshofen einerseits und Kehl andererseits von 1/11. 73. gratis.

Die Frachtsätze für die Stationen Belfort und Geisenberg wurden am 1/11. cr. in Folge der an diesem Tage erfolgten Rückgabe des Betriebes auf der Strecke von Belfort bis zur Deutschen Grenze bei Altmünsterol an die Französische Ostbahn aufgehoben.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a) des Südwestdeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1/3. 72. Nachtrag VII, enthaltend:

1. Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Basel, Habsheim, Mülhausen, St. Louis und Sierenz einerseits und verschiedenen Stationen der Pfälzischen Bahnen andererseits, sowie

2) theilweise anderweite Tarifmeilen für den Verkehr zwischen den Stationen Basel, St. Louis und Sierenz einerseits und Stationen der Pfälzischen, Hessischen Ludwigs- und Nassauischen Bahn andererseits vom 1/11. 73. — gratis.

Die Frachtsätze für die Stationen Belfort und Geisenberg wurden am 1/11. cr. in Folge der an diesem Tage erfolgten Rückgabe des Be-

*) Erstere Notizen sind nach Publication der Tarifübersicht pro October bei uns eingegangen. Die Red.

triebes auf der Strecke von Belfort bis zur Deutschen Grenze bei Altmünsterol an die Französische Ostbahn aufgehoben.

b) In Folge Rückgabe des Betriebes auf der Strecke von Belfort bis zur Deutschen Grenze bei Altmünsterol an die Französische Ostbahn sind die in dem Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Antwerpen, Gent und Ostende einerseits und Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen via Bettingen-Luxemburg andererseits vom 1/10. 72 enthaltenen Frachtsätze für die Station Belfort am 1/11. cr. aufgehoben worden. Für die diesseitige Uebergangsstation Altmünsterol treten einstweilen die für Basel gültigen Sätze des qu. Tarifs in Kraft.

d) Die Tarifsätze für Belfort im Tarif für den Antwerpen-Baseler Verkehr via Rheinroute vom 1/4. 73 sind mit dem 1/11. 73 aufgehoben.

e) Tarif für den Verkehr mit der Französischen Ostbahn vom 20/7. 72 Nachtrag III, enthaltend Frachtsätze zwischen Altmünsterol transit und Fontoy transit einerseits und den sämmtlichen Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie den im Grossherzogthum Luxemburg gelegenen Stationen der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits; ferner zwischen Amanvillers transit einerseits und Avricourt tr., Altmünsterol tr., Fontoy tr. und Pagny transit andererseits. Durch diesen Nachtrag werden die in dem Nachtrage II vom 1/6. enthaltenen Frachtsätze für Belfort, loco und transit, Fontoy, loco und transit, und Geisenberg ausser Kraft gesetzt.

3. Specialtarif für die Transporte von Getreide von Ludwigshafen nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn via Weissenburg-Basel-Olten vom 1/11. 73. — gratis.

18. Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahnen.

I. Localtarif vacat.

II. Tarif für den directen Güterverkehr.

Berlin-Hamburg mit Friedrich-Franz. Nachtrag II vom 1/11. 73. Pferde in Stallungswagen werden von Bahn zu Bahn befördert.

20. Halle-Sorau-Guben.

1. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Stationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn vom 1/11. cr. (5 Sgr.).

2. Nachtrag IV zum directen Verkehr mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Specialtarif für Braunkohlen zwischen Dobrilugk-Kirchhain und Herzberg, Jüterbogk, Luckenwalde und Trebbin mit der Gültigkeit vom 10/11. enthaltend. ($^1/_2$ Sgr.)

3. Nachtrag II vom 15/11. cr. zum directen Gütertarif mit der Märkisch-Posener und Oberschlesischen Eisenbahn, Classifications-Aenderungen enthaltend (gratis).

4. Nachtrag II zum directen Tarif mit der Berlin-Görlitzer und Berlin-Stettiner Eisenbahn-Station Peitz am 1/11. cr. darin aufgenommen (gratis).

21. Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

ad b) Tarif für den Berlin-Altenbekener Güterverkehr. Nachtrag I, gültig vom 15/11. 73, resp. 1/1. 74 ab, enthaltend reglementarische Bestimmungen, Classifications-Aenderungen und Berichtigungen.

22. Hannoversche Staatsbahn.

I. Localtarif.

a) Haupt-Tarif-Nachtrag vom 21./10. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.
Nachtrag vom 6./11. Aufhebung der directen Frachtsätze im Verkehr zwischen Stationen der Strecke Verden-Bremerhaven einerseits und Stationen der Strecke Uelzen-Harburg andererseits.
Nachtrag vom 13./11. Beförderung übelriechender Güter. — Aufhebung des Normal-Gewichts für Heringe. — Bedeckung der Güter.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) Hannoversche Staatsbahn mit Hamburg K. M. via Harburg
Nachtrag VI. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.
Nachtrag VII. Aufhebung der directen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Strecke Verden-Bremerhaven.

b) Hannoversche Staatsbahn mit Oldenburgischen resp. Westfälischen Stationen via Bremen.
(2) Nachträge vom 1./11. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.

c) Hannoversche Staatsbahn mit Westfälischen Stationen via Rheine.
(2) Nachträge vom 1./11. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.

d) Niederdeutscher Eisenbahn-Verband via Hohnstorf-Lauenburg resp. via Harburg-Hamburg
(2) Nachträge vom 1./11. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.

e) Hannover-Niederländischer Eisenbahn-Verband.
(2) Nachträge vom 1./11. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.

f) Hannoversche Staatsbahn-Stationen der Strecke Rheine-Minden mit Amsterdam etc. via Salzbergen.
(2) Nachträge vom 1./11. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.

g) Hannoversche Staatsbahn-Stationen östlich von Minden mit Amsterdam etc. sowohl via Salzbergen als via Oberhausen-Emmerich.
(2) Nachträge vom 1./11. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.

h) Norddeutscher Eisenbahn-Verband.

α. Gütertarif.

Nachtrag vom 1./11. Tarifsätze für Schkenditz.
Nachtrag vom 4./11. Declassification des Artikels Chlorkalium, lose oder in Säcken verpackt, bei Quantitäten von mindestens 100 Ctr. im Verkehr zwischen Harburg, Winsen, Lüneburg einerseits und Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg, Buckau, sowie Magdeburg-Leipziger und Leipzig-Dresdner Stationen andererseits. — Ermässigte Tarifsätze für Uelzen im Verkehr mit Leipzig-Dresdner Stationen andererseits. — Ermässigte Tarifsätze für Potsdam.
Nachtrag vom 1./11. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc. — Declassificationen der Artikel: „Kienspahn-Feueranzünder, deutsche, bei fester Verpackung, Steinnüsse."
Nachtrag vom 1./11. Aufhebung des Normalgewichts für Heringe. — Directe Expedition für Malz-Transporte zwischen Ernsleben und Bremen.

β. Tarif für Steinkohlen etc. von Köln-Mindener Kohlenstationen.
Nachtrag II. vom 20./11. Tarifsätze für Bottrop und Horst.

i) Norddeutsch-Niederländischer Verkehr.
(2) Nachträge vom 1./11. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.

l) Hannoversche Staatsbahn und Braunschweigische Bahn mit Halle-Cassel und Magdeburg-Leipzig via Northeim-Herzberg-Nordhausen bezw. via Arenshausen und Herzberg-Osterode-Seesen.
Nachtrag 26 und 28. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.

m) Hannover-Thüringischer Eisenbahn-Verband via Nordhausen resp. via Leinefelde.
Nachtrag 12 und 14. Anderweite Tarifirung leerer Fässer etc.
Nachtrag 15. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hamburg K. M. einerseits und Arnstadt, Grossen-Gottern andererseits.

26. Köln-Mindener Eisenbahn incl. der Köln-Giessener und Venlo-Hamburger Linien.

I. Localtarif

Nachtrag VII. vom 15/11.73. Tarifsätze für Bottrop, Horst, Osterfeld, Schalke, Sterkrade, Wanne. (3 Sgr.)

IIe. Im Bergisch-Hannoverschen Verkehr ist „Zucker, Roh", Farin und Zucker in Mehl- „oder Krümelform" in Tarifclasse B II versetzt.

Nachtrag V. vom 15/11.73 zum Spez.-Tar. für Steinkohlen etc. vom 1/12.70. Tarifsätze für Bottrop und Horst. (6 Pfg.)

IId. Nachtrag II vom 20/11.73. Tarifs. für Bottrop u. Horst. (1 Sgr.)

IIe u. f. Diese Tarife sind seit 1/9.73 ausser Kraft getreten. Neuer Tarif vid. unter „Bergisch-Märkische Bahn."

IIi. Nachtr. I. vom 15/11.73. Tarifs. für Bottrop u. Horst. (gratis.)

IIo. Nachtr. I. vom 25/11.73. Tarifs. für Schalke, Bottrop u. Horst. (1 Sgr.)

IIp. Nachtr. II. vom 25/11.73. Tarifs. für Schalke, Bottrop und Horst. (1 Sgr.)

IIr. Nachtr. I. vom 15/11.73. Tarifs. für Schalke, Bottrop u. Horst. (1 Sgr.)

IIs u. t. Diese Tarife sind seit 1/9.73. ausser Kraft getreten. Neuer Tarif vid. unter „Bergisch-Märkische Bahn."

27. Leipzig-Dresdner und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr

Zu IIb. Posen-Sächsischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag III. vom 1/11., enthält 1. Ergänzungen der Bestimmungen zum Betriebsreglement (Ekelerregende Güter, Aether-Sprit und Lieferfristen betreffend), 2. Classifications-Aenderungen und 3. Berichtigung des Haupttarifs.

Zu IIc. Sächsisch-Rheinischer Eisenbahn-Verband. Nachträge V. und VI. vom 1/11. resp. 15/11., enthalten 1. Classifications-Aenderungen und 2. Tarifsätze für die neueinbezogene Station Freiberg und umgerechnete bezw. erhöhte Frachtsätze für die Stationen Meissen und Döbeln.

Zu IIe. Verkehr mit Magdeburg-Leipzig etc. Nachtrag VI. vom 1/11. enthält 1. Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, 2. Classifications-Aenderungen und 3. Tarifsätze für Station Uelzen der Magdeburg-Halberstädter Bahn. (1 Sgr.)

Zu IIf. Verkehr mit Thüringer- und Werra-Eisenbahn. Nachtrag II. vom 1/11. enthält 1. Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, 2. Ergänzung der Transportpreise für Fahrzeuge, 3. Classifications-Aenderungen, 4. Berichtigung des I. Nachtrags und 5. Einbeziehung neuer Stationen (Plagwitz-Lindenau und Pegau) sowie Abänderung resp. Ermässigung bestehender Tarifsätze (Zeitz, Crossen, Koestritz, Gera und Stationen der Gera-Eichichter Bahn). (1 Sgr.)

31. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig resp. Halle-Cassel.

II. Tarife für den directen Güterverkenr.

h) Zwischen Halle-Casseler und Thüringer Bahn und der Hannoverschen Station Münden einerseits und Stationen der Hannover-Altenbekener, Westfälischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn andererseits via Cassel-Warburg-Altenbeken vom 1/11. 73 (5 Sgr.). Dem Verbande gehören an: Halle-Casseler Bahn mit Bleicherode, Sollstedt, Gernrode bei Worbis, Leinefelde etc., Hannoversche Bahn mit Münden, Thüringer Bahn mit Langensalza, Mühlhausen, Silberhausen-Dingelstedt, Hannover-Altenbekener Bahn mit Bergheim, Steinheim, Schieder und Pyrmont-Lügde, Westfälische Bahn mit Bonenburg, Altenbeken, Paderborn etc., Köln-Mindener Bahn mit Camen, Dortmund und Dülmen, Bergisch-Märkische Bahn mit Werl und Unna.

f) Nachtrag VIII vom 1/11. 73 zum Tarife für den Rheinisch-Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband. Classifications-Aenderungen. Nachtrag IX vom 15/11. 73 zu demselben Tarife. Classifications-Aenderungen. Nachtrag X vom 15/11. 73 resp. 1/1. 74. Classifications-Aenderung. Neue Frachtsätze für die Station Freiberg der Leipzig-Dresdner Bahn. Abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Meissen und Döbeln.

32. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Local-Güter-Tarif für Magdeburg-Halberstadt etc..

Nachtrag V, gültig vom 1/11. 73 ab, enthaltend Classifications-Aenderungen, berichtigte Tarifsätze zwischen Berlin und Vienenburg, neue Tarifsätze zwischen Neustadt-Magdeburg und Minsleben und Eilgutsätze zwischen Uelzen einerseits und Halberstadt und Quedlinburg andererseits.

II. Tarife für den directen Güter-Tarif.

ad e) Berlin-Kölner Verbands-Güter-Tarif. Nachtrag XVIII, gültig vom 15/11. 73 ab, enthaltend Berichtigungen, Classifications-Aenderungen und neue Tarifsätze zwischen Bergen a. D. und Salzwedel einerseits und Meppen und Lingen andererseits.

ad f) Berlin-Kölner Kohlen-Tarif. Nachtrag X, gültig vom 15/11. 73 ab, enthaltend Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Horst und Bottrop.

ad h) Tarif für den Berlin-Bremer Verkehr. Nachtrag IV, gültig vom 1/11. 73 ab, enthaltend Classifications-Aenderungen. Nachtrag VI, gültig vom 10/11. 73 resp. 1/1. 74, enthaltend Tarifbestimmungen, Berichtigungen und Classifications-Aenderungen.

ad l) Tarif für den Güterverkehr zwischen Niederschlesisch-Märkischen Stationen einerseits und Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits. Nachtrag VII, gültig vom 1/11. 73 ab, enthaltend Frachtsätze für Magdburg, Neustadt b. M., Buckau, Sudenburg und Vienenburg einerseits und Strehlen, Münsterberg und Wartha andererseits.

ad v) Tarif für den Hamburg-Berliner und Hamburg-Leipziger Güter-Verkehr. Nachtrag II, gültig vom 1/11. 73 ab, enthaltend Classifications-Aenderungen.

36. Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Local-Tarif. Tarif-Tabelle für die Station Liebsgen, 1/10. 73 für Wagenladungs-Güter.

II. Hamburg-Oberschlesischer Verband-Güter-Tarif. Nachtrag II vom 15/11. 73. Directe Frachtsätze für Station Jägerndorf der Oberschlesischen Eisenbahn, Special-Tarif V für Roheisen etc. und Ausnahme-Tarif für Schlachtvieh-Transporte.

III. Schlesisch-Märkischer Verband. Nachtrag VII vom 15/11. 73. Directe Frachtsätze für den Verkehr mit Station Jägerndorf der Oberschlesischen Eisenbahn.

IV. Directer Tarif der Niederschlesisch-Märkischen und der Berlin-Stettiner Bahn. Nachtrag III vom 1/11. 73. Directer Frachtsatz für Getreide-Sendungen von Stettin nach Station Siegersdorf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

V. Gemeinschaftlicher Tarif für Oberschlesische Steinkohlen nach Stationen der Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn. Nachtrag II vom 15/11. 73. Directe Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

VI. Gemeinschaftlicher Tarif für Niederschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Nachtrag I vom 10/11. 73. Directe Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Helmstedt und Schöningen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

VII. Special-Tarif für Petroleum im Verkehr zwischen Hamburg der Berlin-Hamburger Eisenbahn und Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1/11. 73.

37. Nordhausen-Erfurt.

I. Nachtrag VII. vom 1/11. c. für den Verkehr mit Halle-Cassel resp Magdeburg-Leipzig enthält Abänderungen in der Waaren-Classification und Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Heringe im Verkehr mit Magdeburg-Schönebeck, Gnadau und a. d. Saale (siehe Nr. II b.)

II. Nachtrag VIII. vom 20/11. c. für den Verkehr mit Thüringer und der Werrabahn enthält:

1. Ergänzungen der reglementarischen Vorschriften;
2. anderweite Classification der Artikel: Borke, Braunkohlentheeröl und leere Fässer, leere Kisten etc.
3. Aufhebung des Special-Tarifes III. (s. Nr. I a.)

39. Oberschlesische Eisenbahn.

II. Tarife für den Verband-Güterverkehr.

A. mit allgemeinen Tarifsätzen.

k) Nachtrag VII. vom 1/11.73 zum Schlesisch-Oberungarischen Verband-Tarif via Oderberg-Ruttek, enthaltend ermässigte Tarifsätze für Getreide etc. und für Kartoffeln im Verkehr nach Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn.

41. Königliche Ostbahn.

II. Tarife für den directen Verkehr.

c) Nachtrag V. zum Russisch-Rheinischen Verbandtarife. Aufnahme der Stationen Minsk und Smorgon der Landwarowo-Romny Eisenbahn als Verbandstationen vom 10/11. c. ab betreffend.

f) Nachtrag IV. zum Sächsisch-Russischen Verbandtarife. Aufnahme der Stationen Minsk und Smorgon der Landwarowo-Romny Eisenbahn als Verbandstationen vom 10/11. c. ab betreffend.

o) In den Ostdeutsch-Sächsischen Eisenbahn-Verband sind die Stationen Cottbus, der Halle-Sorau-Gubener Bahn und Thorn für Schwellentransporte vom 1/11. c. ab aufgenommen worden. 2 Exemplare der Bekanntmachung liegen bei.

u) Nachtrag VIII. zum Ostdeutsch-Rheinischen Verbandtarif vom 1/8.72. Betrifft Ausscheiden der Stationen Bremen, Harburg, Geestemünde und Bremerhafen der Hannoverschen Eisenbahn mit Ausnahme des Verkehrs mit Warschau und Lodz aus dem Verbande und Aufnahme der Stationen Düren, Stolberg, Eschweiler der Bergisch-Märkischen Bahn, sowie der Station Minden (für den Transport von Eisenbahnschwellen von Danzig in Wagenladungen von 200 Ctr.), sowie Tarif-Berichtigungen enthaltend.

q) Die durch den Verband-Güter-Tarif vom 1/4. c. Seite 34 und 35 für den Transport von Gütern zwischen der Station Cüstrin einerseits und der Station Breslau sowie den hinter Breslau liegenden Stationen andererseits via Kreuz eingeführten directen Tarifsätze sind mit dem 1/11. c. aufgehoben.

w) Bekanntmachung, enthaltend Frachtermässigungen im Bremen- resp. Hamburg-Moskauer Eisenbahn-Verbande für den Verkehr mit den Stationen Bremen, Bremerhafen und Geestemünde v. 20/11. c. ab.

III. a. Der gemeinschaftliche Specialtarif für Salztransporte in Wagenladungen von je 200 Ctr. von den Stationen Schoenebeck und Stassfurt nach sämmtlichen Ostbahnstationen vom 1/4.72 ist aufgehoben und an dessen Stelle ein neuer Tarif mit dem 10/11. c. in Kraft getreten. 1 Sgr.

43. Pfälzische Eisenbahnen.

Tarif zwischen den Badischen Stationen Schwetzingen und Heidelberg einerseits und der Pfälzischen Station Speyer via Eisenbahn-Schiffbrücke bei Speyer andererseits vom 10/12. 73. gratis.

45. Rheinische Eisenbahn.

I. Im Binnen-Verkehre werden „Seemuscheln, Bückinge und frische Fische von Venlo bis auf Weiteres als Eilgut zu den Frachtsätzen der Classe I. befördert.

II. 1. Rheinisch-Nassauischer Verkehr vom 1/11.72. II. Nachtrag vom 25/11.73. Die im Haupttarife und Nachtrage I. enthaltenen Sätze des Specialtarifs nach den im II. Nachtrage genannten Rheinischen Stationen werden hierdurch aufgehoben. Desgleichen treten ausser Kraft, die auf Seite 127 des Haupttarifs und auf Seite 10 des I. Nachtrages befindlichen Frachtsätze für Steinkohlen etc.

5. Rheinisch-Baierisch-Oesterreichischer Verkehr. Für Presskohlen von Laufach, Bayerische Staatsbahn-Station nach Cöln, kommen für Einzelsendungen 13,2 Sgr. per Ctr. und für Wagenladungen 7,09 Sgr. per Ctr. zur Anwendung.

Von der Station Iphofen (Bayerische Staatsbahn) werden Gypssteintransporte nach Beuel zu 4,85 Sgr. und nach Honnef zu 4,71 Sgr. per Ctr., bei Auflieferung von mindestens 200 Ctr. per Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht befördert.

12i. Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr vom 1/3.73 I. Nachtrag vom 1/11.73. 1 Sgr.

12l. Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr vom 1/4.73 I. Nachtrag vom 1/11.73.

22 u. 23. Deutsch-Italienischer Güter-Verkehr. Für den Artikel: „Sumach“ sind im Verkehr zwischen Venedig und Triest via Kufstein-Brenner und Rheinischen Stationen, directe Ausnahmesätze in Kraft getreten. —

29. Rheinisch-Luxemburgisch resp. Rheinisch-Lothringischer Rohproducten-Verkehr. II. Nachtrag vom 3/11.73. (gr.)

(Neu) 36. Ungarisch-Niederländischer Getreidetarif vom 1/11.73. Betheiligte Verwaltungen: Oesterreichische Südbahn, Mohacs-Fünfkirchner Bahn, priv. Fünfkirchen-Barcser Bahn, Bayerische Staatsbahn, (tr.) Hessische Ludwigsbahn (tr.) Rheinische Bahn, (tr.) Geschäftsführende

Direction und Niederländische Rheinbahn, via Marburg-Franzensfeste-Kufstein (Druck erfolgte bei der Oesterreichischen Südbahn).

37. Ungarisch-Niederländischer Getreidetarif vom 15/11.73. Oesterreichische Staats-Eisenbahn (südöstliche Linie) und Amsterdam, Bommel, Breda, Dordrecht, Eindhoven, Herzogenbusch, Maestricht, Roermond, Rotterdam und Utrecht, Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn via Marchegg-Brünn-Prag (Bubna) - Franzensbad - Aschafienburg bezw. Eger-Weiden-Nürnberg-Aschaffenburg-Mainz-Venlo Bayerische Staatsbahn (siehe 5,) Geschäftsführende Verwaltung, veranlasst den Druck.

47. Sächsische Staatseisenbahnen.

I. Localtarif.

Nachtrag XII. vom 1/11.73, enthaltend: Tarifsätze für (Station Ebersbach und Haltestelle Dürrhennersdorf, sowie Specialbestimmungen.

IIi. Nachtrag VI. zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Magdeburg-Leipziger und Sächsischen (westlichen) Staatsbahnstationen vom 10/11.73, enthaltend: Abänderungen der Waarenclassification und der Tariftabellen, einen Holzspecialtarif, sowie einen Specialtarif für Mergeltransporte von Sollstedt nach Altenburg.

48. Thüringische und Werra-Bahn.

I. Localtarife vacat.

II. Directe Tarife.

d) Hannover-Thüringischer Verband via Halle. Dienstbefehl Nr. 6 vom 1/11.73, veränderte Instradirungsvorschriften enthaltend.

f) Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Nachtrag VI. vom 1/11.73. Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifes. Streichung von Station Freiberg (S. St. B.) und Aufnahme von Freiberg (Leipz.-Dresd. Bahn). Dazu Dienstanweisung Nr. 42 vom 1/11.73. Ferner Dienstanweisung vom 15/11.73, betr. Eröffnung der Eisenbahnstrecke Hanau-Offenbach-Frankfurt a./M. der Bebra-Hanauer Bahn und deren Einwirkung auf den Mitteldeutschen, Mitteldeutsch-Schlesischen, Mitteldeutsch-Badischen und Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischen Verbandverkehr.

g) Mitteldeutsch-Schlesischer Verband. Nachtrag IV. vom 1/11.73. Ergänzung des Waarenverzeichnisses. Aufhebung der Frachtsätze für Metz und Weissenburg trans. Frachtsätze für die Oberschlesische Station Borsigwerk. Nachtrag V. und Dienstanweisung vom 15/11.73. Erhöhung der Frachtsätze Classe I. und II. vom 1/1.74 ab um 0,2 Sgr. pro Ctr.

h) Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Nachtrag V. vom 10/11.73 nebst Dienstanweisung Nr. 6 vom 10/11.73. Berichtigungen des Tarifs und Tarifsätze für die neu aufgenommene Verbandsstation Amanvillers trans. der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

i) Badisch-Mitteldeutscher Verband. Nachtrag II. vom 1/11.73 nebst Dienstanweisung 2 vom 1/11.73. Ergänzungen der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen.

k) Schlesisch-Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Nachtrag I und Dienstanweisung 1 vom 15/11.73. Aufhebung der Tarifsätze für Belfort und Erhöhung der Frachtsätze für Stückgut um 0,02 Mark pro Ctr. vom 1/1.74 ab.

l) Mitteldeutsch-Galizisch-Rumänischer Verband via Breslau-Görlitz-Leipzig-Eisenach. Neuer Specialtarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaat, Malz, Malzkeime, Kleie und Mehl vom 10/11.73 — Sgr.

Dazu 1 Uebereinkommen. Dem Verbande gehören an Rumänische Linie der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, Oesterreichische Linie derselben Bahn, in Sequestration, k. k. priv. Galizische Carl-Ludwigsbahn, a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn trans., Oberschlesische Bahn trans., Niederschlesisch-Märkische Bahn trans., Sächsische Staatsbahn Görlitz-Dresden trans., Leipzig-Dresdener Bahn trans., Thüringische Bahnstationen Weissenfels, Erfurt, Eisenach; Bebra-Hanauer Stationen Hersfeld, Fulda, Schlüchtern, Wächtersbach, Gelnhausen, Hanau; Hessische Ludwigsbahn-Stationen Mainkur, Frankfurt a./M., Aschaffenburg; Main-Neckarbahn-Stationen Darmstadt, Eberstadt, Bensheim, Weinheim und Heidelberg; Badische Staatsbahn-Stationen Mannheim, Bahnh., Rheinh. und Neckarhafen; Hessische Ludwigsbahn-Stationen via Gustavsburg, Mainz, Bingen, Worms und Alzey; Prälzische Stationen Frankenthal, Ludwigshafen, Speier, Germersheim, Neustadt a. d. Hardt, Lambrecht, Dürkheim, Kaiserslautern, Landstuhl, Kusel, Homburg i. d. Pfalz, Zweibrücken, Blieskastel. Lantzkirchen, St. Ingbert, Edenkoben, Landau, Weissenburg; Nassauische Staatsbahn-Stationen Höchst, Castel, Biebrich, Wiesbaden, Eltville, Oestrich-Winkel, Geisenheim, Rüdesheim; Stationen der Saarbrücker Bahn Bingerbrück, Creuznach, Neunkirchen, Saarbrücken-Saarlouis, Conz und Trier.

50. Königlich Westfälische Eisenbahn.

I. Localtarife vacat.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) des Westfälischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag XIX vom 1/11. 73 (gratis) enthält Waarenclassifications-Aenderungen. — Nachtrag IV zu dem Specialtarif für Steinkohlen vom 15/11. 73 (gratis) enthält Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Achim, Bohmte, Horst und Bottrop, sowie abgeänderte Sätze für Schalke. Nachtrag XX, ausgegeben im November 1873 (gratis), enthält Waarenclassifications-Aenderungen.

b) des Sächsisch-Westfälischen Verbandes. Nachtrag XXIX vom 1/11. cr. ($2^1/_2$ Sgr.) enthält Aenderungen in der Waarenclassification. Neue resp. abgeänderte Frachtsätze. Specialfrachtsätze für Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungs-Gegenstände. Nachtrag XXX, ausgegeben im Monat November cr. (gratis) enthält eine Aenderung der Waarenclassification.

c) des directen Verkehrs zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn und Stationen der Strecke Hamm-Warburg resp. Holzminden der Westfälischen Bahn via Hamm. Nachtrag VII vom 20/11. cr. (gratis) enthält Tarifsätze für Steinkohlen etc.- Transporte von den neu aufgenommenen Stationen Bottrop und Horst.

d) des Hannover-Rheinischen Verbandes. Nachtrag IX vom 15/11. cr. (gratis) enthält Tarifsätze für Steinkohlen etc.- Transporte von Bergisch-Märkischen Stationen nach der Hannoverschen Station Freden.

e) des Deutsch-Holländischen Verbandes. Nachtrag III vom 1/11. cr. (gratis) enthält Waarenclassifications-Aenderungen. Nachtrag IV, ausgegeben im November cr. (gratis), enthält desgleichen.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

54. K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

1. Gütertarif nach Stationen der Bayerischen Ostbahnen; siehe Bayer. Ostb.

2. Kohlentarif nach Sachsen via Weipert und Franzensbad; siehe Buschtêhrader.

3. Kohlentarif nach einigen Stationen der Kgl. Sächsischen Staatsbahn via Warnsdorf resp. Ebersbach (gratis).

4. Nachtrag I zu diesem Tarife, enthaltend directe Sätze nach einigen Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn via Ebersbach-Görlitz (gratis).

5. Wurden mit 1/11. Billets IV. Classe im hierseitigen Local-Verkehre eingeführt.

57. Böhmische Westbahn.

IIb. Böhmisch-Bayer.-Schweizer. Verkehr via Lindau. Reglement und Tarif vom 1/12. 73. Siehe auch unter By. St. 5, 72.

58. Buschtêhrader Eisenbahn.

(General-Direction in Prag.)

I. Kohlen-Tarif.

a) Buschtêhrader Bahn nach der Kaiser Franz-Josef-Bahn via Prag und Eger, gültig vom 1/11. 73. gratis.

b) Dux-Bodenbacher mit der Sächsischen Staatsbahn via Weipert bez. via Franzensbad, gültig vom 15/11. 73. gratis.
Buschtêhrader Eisenbahn trans.

c) Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit der Sächsischen Staatsbahn via Weipert bez. via Franzensbad, gültig vom 15/11. 73. gratis.
Buschtêhrader Eisenbahn trans.

II. Directer Güter-Tarif.

Buschtêhrader Bahn, Aussig-Teplitzer Bahn und Dux-Bodenbacher Bahn mit der k. Sächsischen Staatsbahn via Weipert resp. Franzensbad und Bodenbach, gültig vom 1/12. 73. gratis.

64. A. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesische Nordbahn.

(Direction in Wien.)

Juli bis Ende October.

I. Localtarife

a u. b) Nachtrag vom 1/7. cr. zu den Localtarifen der a. p. Kaiser Ferdinands- und k. k. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn, enthaltend Tarifbestimmungen über die Güter der Classe C. gratis.

a u. b) Ausnahmstarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Mahlproducten ab Krakau und Granica nach Stationen unserer Linien, ferner für den Transport von Erdäpfeln in unserem Localverkehre. gratis.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

f) In den Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Triest und Fiume einer- und Stationen unserer Linien andererseits wurden die Artikel „Thonerde“ und „Alaunerde“ aufgenommen und in die Classe VIII eingereiht. Diese Maassregel ist mit 15/10. a. c. zur Einführung gelangt.

pro November.

I. Localtarif

a, b, c u. d) Der für die Dauer der Wiener Weltausstellung für den Transport von Lebensmitteln nach Wien erstellte ermässigte Tarif wurde in seiner Giltigkeitsdauer auf weitere 6 Monate, d. i. bis incl. 31/5. 74 ausgedehnt.

II Directe Tarife.

c) Der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen unserer Linien und der k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft einer- und Stationen der Kaiserin Elisabeth-Bahn andererseits vom 1/5. 72 wurde einer Umarbeitung unterzogen und die Neuauflage mit 1/11. zur Einführung gebracht. Preis wie früher 70 Kr. Oe. W.

f) In den Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Triest und Fiume einer- und Stationen unserer Linien andererseits vom 10/6.

72., wurde der Artikel „Kastanien" aufgenommen und in die Classe III a eingereiht. Diese Maassregel trat am 29/11. in Kraft.

66. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Vacat-Anzeige.

71. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn

Ausland.

5. Directe Tarife im Norddeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbande.

b) Heft II (Stettin mit Sächsischen, Böhmischen, Mährischen und Oesterreichischen Stationen via Görlitz (Reichenberg) und via Liebau). Nachtrag VI vom 1/12. l. J. Frachtzuschläge zu Gunsten der S. N. D. V.B. unter Aufhebung des Nachtrags VI vom 15/9. 73.

Heft III (Stettin mit Niederösterreichischen Stationen via Berlin-Reichenberg und via Berlin-Liebau). Nachtrag V vom 15/11. 73.

Heft V (Hamburg und Lübeck mit Niederösterr. Stationen via Berlin-Reichenberg und via Berlin-Liebau). Nachtrag V vom 15/11. 73. Declassificirungen, Einführung eines Specialtarifes V für Schiefertransporte in Wagenladungen, Aufhebung der für den Verkehr mit Ungarn bestehenden Transitsätze, Behandlung geringerer Quantitäten der Artikel des Specialtarifes I.

Heft VI (Berlin mit Niederösterr. Stationen via Reichenberg und via Liebau). Nachtrag IV vom 15/11. 73. Declassificirungen, Aufhebung der für den Verkehr mit Ungarn bestehenden Transitsätze.

72. K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

NB. Wir geben das Tarif-Verzeichniss in der Form wieder, wie solches uns zugeht.

A. Inland.

Frachtsätze und Aufnahms-Modalitäten für den Rücktransport von Ausstellungsgütern nach inländischen Stationen. Dienstbefehl Samml. Nr. 198 ddto. 5/11. 73.

Aufnahme der Station Prag (Oesterr. Nordwestbahn) in den Oesterreich-Ungarischen Verbandtarif vom 20/6. 73. Samml. Nr. 201 ddto. 7/11. 73.

Aufnahme der Station Georgswalde-Ebersbach in den Gemeinschaftstarif vom 1/8. 71. Samml. Nr. 206 ddto. 12/11. 73.

Ausgabe eines directen Tarifes zwischen Stationen der südöstlichen und Neu-Szönyer Linie einer- und der Station der Böhmischen Nordbahn Georgswalde-Ebersbach andererseits. Samml. Nr. 208 ddto. 20/11. 73.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer des für Lebensmittel-Transporte nach Wien für die Zeit der Weltausstellung erstellten ermässigten Tarifes. Samml. Nr. 211 ddto. 18/11. 73.

Ausgabe von ermässigten Tour- und Retour-Billets II. und III. Cl. in der Strecke Prag-Bodenbach. Samml. Nr. 216 ddto. 28/11. 73.

B. Ausland.

I. Norddeutscher Verkehr.

Anwendung des im Preussisch-Schlesisch-Oeterreich-Ungarischen Verbandtarife vom 1/6. 72 enthaltenen Getreide-Special-Tarifes auch in der Richtung nach Oesterreich-Ungarn. Samml. Nr. 203 ddto. 10/11. 73.

II. Nachtrag zum III. Heft des Hamburg-Stettin-Berlin-Oesterr.-Ungarischen Verbandtarifes vom 1/8. 73. Enthält Classifications-Aenderungen und Berichtigungen. Samml. Nr. 213 ddto. 22/11. 73.

Nachtrag zum Tarif vom 10/12. 68 für den Verkehr mit Bremerhafen und Geestemünde. Enthält Aenderung der Normalgewichte für Häringe. Samml. Nr. 214 ddto. 24/11. 73.

II. Directer Braunkohlenverkehr.

Tarif sammt I. Nachtrag für den directen Transport von Böhmischen Braunkohlen von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, unseren Stationen Aussig und Nesterschitz nach Stationon der Sächsischen Staatsbahnen, gültig vom 10/11. 73. Samml. Nr. 217 ddto. 29/11. 73.

III. Ungarisch-Rheinischer Verkehr.

Gleichsstellung der Frachtsätze für Getreide etc. von südöstlichen Rtationen nach Aachen transito im Ungarisch-Rheinischen und Rheinisch-Thüringisch-Oesterreihischen Verbandverkehr. Samml. Nr. 207 ddto. 27/11. 73.

IV. Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr.

XIII. Nachtrag zum Haupttarif vom 1/10. 70. Enthält neue Frachtsätze für diverse Relationen, in Folge Kürzung der Tax-Antheile Seitens der Bayerischen Staatsbahn. Samml. Nr. 215 ddto. 27/11. 73.

78. Theiss-Eisenbahn.

I. Localtarif.

Zum allgemeinen und Special-Tarife für den Local-Verkehr vom 1/1. 73 sind die Nachträge II, III und IV, wirksam vom 10/12. l. J., erschienen.

82. Ungarische Ostbahn.

Localtarif.

Ausnahmstarif für Körnerfrüchte u. dgl. vom 15/11. 73 nebst Nachtrag vom 1/12. 73.

91. Niederländische Staats-Eisenbahn.

Localtarif.

a) Nachtrag von 1/7. 73, enthaltend veränderte Tarifsätze für Lumpen im unverpackten Zustande und Lumpen zum Düngen.
b) Nachtrag vom 4/8. 73, enthaltend Aufnahme in Classe D von dem Artikel Flachs ungehechelt oder in Stroh, in Quantitäten von mindestens 5000 Kilogramm.
c) Nachtrag vom 1/9. 73, enthaltend anderweite Bestimmungen über Berechnung der Transportpreise für Güter von grossem Umfange und geringem Gewichte.
d) Die Frachtsätze für Vlissingen (Stadt) sind seit 11/10. 73 auf der Station Vlissingen (Hafen) gültig.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 2.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechuet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 9. Januar 1874. (Schluss der Nummer: 8. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 1 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

Danksagung.

Von allen zum Vereine der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Staats- und Privatbahn-Verwaltungen sind mir bei Gelegenheit der Feier meines fünfundzwanzigjährigen Jubiläums als Vorsitzenden der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft sehr schätzenswerthe Beweise des Wohlwollens und Glückwunsch-Adressen in sinnreicher und zum Theil höchst geschmack- und prachtvoller Ausstattung dargebracht worden.

Es ist mir Bedürfniss, für diese mich ehrenden und überaus beglückenden Zeichen der Theilnahme, die ich als theuere Andenken collegialischen Vertrauens bewahren werde, Allen meinen aufrichtigsten und herzlichsten Dank auszusprechen.

Berlin, 4. Januar 1874.

Fournier,
Geh. Regierungs-Rath etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Bahnstrecke Alzey-Kirchheimbolanden, $15{,}15$ Kilometer $= 2{,}02$ Meilen lang, (Fortsetzung der Mainz-Alzeyer Linie der Hessischen Ludwigsbahn) mit den Stationen

Alzey, Wahlheim (Haltestelle), Morschheim und Kirchheimbolanden

ist am **31. December v. J.** von der Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Bahnen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Von der Bahn Alzey-Kirchheimbolanden gehört der auf Hessischem Gebiete belegene Theil von Alzey bis zur Hessisch-Bayerischen Grenze (in der Nähe von Morschheim) . . . . $8{,}98$ Kilom. $= 1{,}20$ Mln.
zur Hessischen Ludwigsbahn,
und der auf Pfälzischen Gebiete belegene Theil von der Hessischen Grenze bis Kirchheimbolanden . $6{,}17$ Kilom. $= 0{,}82$ Mln.
zu den Pfälzischen Bahnen.

Berlin, den 2. Januar.

Nach der Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche die Bergisch-Märkische Eisenbahn verwaltet, ist die am 1. August v. J. dem Personen-Verkehre übergebene Station Wennemen der oberen Ruhrthalbahn (siehe Bekanntmachung in No. 60 dieser Zeitung pro 73) am **2. Januar d. J.** auch für den Güterverkehr eröffnet worden.

Die Statition Wennemen ist westlich Meschede an der Linie Warburg-Brilon-Meschede-Arnsberg-Schwerte-Hagen gelegen.

Berlin, den 3. Januar 1873.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Ueber Befrachtung von Güterzügen mittelst rollbarer Kasten (Coupés) von Güterperrons aus.

Die Schwerfälligkeit des Beladens, Entladens und Rangirens der Güterzüge ist zur Zeit der grösste Mangel des Eisenbahnwesens. Dass der so viel berufene Wagenmangel thatsächlich nicht vorhanden ist, dass vielmehr das jetzige Befrachtungs- und Betriebs-System die Güterwagen nur höchst unvollkommen ausnutzt, lehrt ein Vergleich der Zeit, während welcher ein Güterwagen wirklich nutzbringend rollt, mit der Zeit, während welcher derselbe auf Anfangs- Zwischen- und End-Stationen unbeladen oder beladen still steht und rangirt wird.

Während jetzt jede zu verladende Last mehrmals gehoben wird und eine entsprechende Kraft fordert, so ist nur ein geringer Bruchtheil dieser Kraft aufzuwenden, wenn dieselbe Last gerollt wird. Ist z. B. Walzreibung für bestimmte Rollen- und Zapfen-Durchmesser auf einer glatten Fläche $^1/_{50}$ der Last, so verladen dieselben Arbeiter in gleichen Zeiten 50mal so viel rollbare Lasten als solche, die gehoben werden müssen.

Diese einfache und klar vorgezeichnete Aufgabe lösen Güterwagen, welche statt eines grossen festen Kastens ein paar kleinere rollbare Kasten (Güter-Coupés) aufnehmen und von einem mit den Plattformen der Wagengestelle gleich hoch liegenden Güterperron in einer Minute zu entladen und zu beladen sind. Das auf den Bahnhöfen und Zügen verfügbare Personal von Wagenschiebern und Bremsern würde die grössten Güterzüge in einigen Minuten abfertigen.

Die werthvollen Wagengestelle selbst brauchen dann während des Beladens und Entladens der Wagenkasten nicht mehr müssig zu stehen; nur die billigen rollbaren Kasten sind reichlich zu beschaffen, und zwar nach der Art der aufzunehmenden Güter grössere und kleinere, offene und bedeckte, sowie rollbare Platten oder Tafeln u. dergl. m. — Kasten von etwa 50 Centner Tragfähigkeit, welche die angemessene Ladung eines zweispännigen Rollwagens oder eines Wagens einer schmalspurigen Bahn ausmachen, dürften sich im Allgemeinen empfehlen.

Die vorderen und hinteren Ränder der Wagenplattformen sind fest, die seitlichen als Klappen anzuordnen, welche in einen Falz der Perronkante greifen.

Absendern, welche einen oder mehrere Kasten nach demselben Orte befrachten wollen, werden die nöthigen leeren Kasten verabfolgt, die dann beladen an die Perronaussenseite gefahren und direct von den Strassenwagen auf den Perron gerollt werden. Ebenso können Empfänger ganzer Kastenladungen die Kasten selbst ohne Umladung des Inhalts vom Perron auf die Strassenwagen abrollen lassen. Ganz in derselben Weise gehen rollbare Wagenkasten von Vollbahnen auf schmalspurige Zweigbahnen und umgekehrt über.

Die Güterperrons erhalten reichlich die doppelte Länge derjenigen Wagenzahl, welche dem Verkehr der Station entspricht. Der Perron liegt in der zum Beladen bestimmten Hälfte einige Centimeter höher, in der zum Entladen bestimmten einige Centimeter tiefer wie die Wagenplatformen. Umgekehrt ist das Strassenpflaster an der Aussenseite des Perrons so zu legen, dass der Peron in der erstgenannten Hälfte etwas tiefer, in der zweiten etwas höher liegt wie die Platformen der Strassenwagen.

Die Breite des Perrons muss mindestens die vierfache Kastenbreite etwas übertreffen, damit an den Seiten Platz zum Auf- und Abrollen und in der Mitte zum Rangiren (zum Ausweichen zweier rollbaren Kasten) vorhanden ist.

In der Ebene des Perrons liegen zur Vermeidung von Hubverlust die nöthigen Dezimal- und Centesimal-Waagen.

Güterperrons von solchen Dimensionen, welche natürlich besondere Vieh- und Wagen-Rampen entbehrlich machen, gestatten den Aufmarsch und das schnellste Ein- und Ausschiffen ganzer Batterien und Escadrons.

Da die rollbaren Kasten auf den Güterperron rangirt werden, so fallen die Rangirbewegungen der Wagen selbst fast vollständig fort. Der grösste Theil der Bahnhofsgeleise, etwa $^1/_5$ aller bestehenden Schienenstränge überhaupt, für Deutschland z. B. an 200 Meilen Geleise, ferner zahlreiche Weichen und Drehscheiben, endlich bedeutende werthvolle Grundflächen der Rangirbahnhöfe werden verfügbar, ein Gewinn, der die Kosten der Einrichtung des vorgeschlagenen Betriebssystems um ein Vielfaches übertrifft.

Wenn der durchgehende Güterverkehr Schnellzügen, die nur auf Hauptstationen halten, und der Güterverkehr der Zwischenstationen Localzügen zugewiesen wird, und wenn sich dadurch für beide Züge die den Haltestellen entsprechende Zahl von Kastengruppen verringert und das Sortiren der Stückgüter vereinfacht: so erreichen die Güterzüge in jeder Hinsicht die Präcision der Personenzüge.

Die Trennung der Güterwagen in das eigentliche Wagengestell und die lösbaren Wagenkasten gestattet endlich die Trennung von Transport und Spedition, indem die Beschaffung und Befrachtung der rollbaren Wagenkasten Spediteuren überlassen und dadurch das Geschäft und der Tarif der Eisenbahnen wesentlich vereinfacht werden könnte.

Es handelt sich zunächst um eine erste Anregung zur Prüfung und Discussion des vorgeschlagenen Systems. Die Einzelnheiten der Einrichtung und des Betriebs wird jeder Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Beamte sofort erkennen, welcher die mit jeder durchgreifenden Neuerung verbundenen Unbequemlichkeiten überwindet und das diesem Vorschlag zu Grunde liegende Princip als richtig anerkennt.

Das Princip der Schienenwege, das Rollen von Lasten auf möglichst wagerechter und glatter Bahn, muss auch auf die Befrachtung angewandt werden.

Die leer auf unrichtiger Route beförderten Wagen und die dafür zu zahlenden Miethen und Transportgebühren.

Das seither in dieser Angelegenheit befolgte Verfahren ist mit Einführung des neuen Wagenregulativs seiner vielen Unzuträglichkeiten wegen zwar beseitigt, indess ein anderes dafür an die Stelle gesetzt, welches, wie jeder practische Wagencontrole-Beamte zugestehen wird, eben so grosse Schwierigkeiten bietet, indem durch dasselbe weder das Schreibwerk vermindert, noch die Controle im Betreff der zu zahlenden Vergütungen erleichtert wird.

In Nr. 100 dieser Zeitung wird nun ein Vorschlag zur Abhülfe gemacht, der auf den ersten Blick für sich einnimmt, indess in der Ausführung die hauptsächlichsten Unbequemlichkeiten nicht beseitigt, weil die Voraussetzung, auf welche sich derselbe stützt, dass nämlich leer beförderte Wagen auf Begleitschein zurückgesandt werden sollen, nur in wenigen Fällen ausführbar erscheint, da die betr. Stationen des Rückwegs sehr häufig nicht in der Lage sind, beurtheilen zu können, auf welcher Route die Hintour stattgefunden hat, und ebensowenig die Uebergangsstationen in jedem zweifelhaften Falle aus den Ueberführungsregistern die event. Hintour zu constatiren vermögen.

Selbst die im Kölner Wagenabrechnungsverbande eingeführten Route-Zettel gewähren erfahrungsmässig keine ausgiebige Garantie, weil dieselben nur in den Fällen Anwendung finden, wo die Wagen auf einer Route laufen, auf welcher sie der Regel nach nur selten coursiren.

Köln-Mindener Wagen z. B., welche via Braunschweig nach Berlin laufen, erhalten einen Routen-Zettel nicht, dagegen werden dieselben damit versehen, wenn sie via Holzminden dahin befördert werden; geht nun ein solcher Zettel auf der Rücktour bis Eilsleben durch elementarische Einwirkung verloren, oder wird auf der Entladestation entfernt, was trotz des Verbots dennoch vorkommt, so wird die Rückbeförderung über Braunschweig, also eine falsche Route, erfolgen; das kann aber weder die Braunschweigische noch die Hannoversche Uebergangsstation bei Uebernahme derselben sofort beurtheilen und keine wird deshalb vor der Weiterbeförderung Recherchen anstellen. Die Constatirung der falschen Rücktouren wird also in den meisten Fällen erst später und zwar durch die Rapportirung erfolgen können.

Einsender glaubt nun für die Erledigung der Ansprüche, welche aus der Beförderung leerer Wagen auf unrichtiger Route erwachsen, nachstehendes Verfahren empfehlen zu dürfen:

1) Die Wagen werden von den transportirenden Verwaltungen in den gewöhnlichen Schuldrapporten aufgenommen und mit allen Competenzen berechnet.
2) Ueber dieselben werden ausserdem besondere Rapporte aufgestellt, welche den Cours eben so nachweisen, wie die Schuldrapporte, und darin die entfallende Lauf- und Zeitmiethe, sowie die Transportgebühr berechnet.
3) Dieser Rapport wird dem Schuldrapporte als Anlage beigefügt und das Resultat der Lauf- und Zeitmiethe, sowie der Transportgebühr dem Schuldbetrage sofort gekürzt.
4) Der Eigenthümerin wird es überlassen, die ablehnende Verwaltung zu ermitteln, was auf Grund der in ihrem Besitze befindlichen Schuldrapporte ohne Schwierigkeit geschehen kann, und von derselben die gezahlten Miethen und Transportgebühren zu reclamiren.

Dieses Verfahren bietet den Vortheil, dass die Course rechnungsmässig ihre Berücksichtigung finden, die Ansprüche der transportirenden Verwaltungen sofort gedeckt werden und die schliessliche Erledigung der Reclamationen auf die schuldige Verwaltung und die Wageneigenthümerin beschränkt bleibt, welchen allein das erforderliche Material und zwar bei Innehaltung der für die Rapportirung vorgeschriebenen Fristen, bereits vier Wochen nach dem Coursmonate unbeschränkt zu Gebote steht.

Eine Mehrarbeit erwächst der Wageneigenthümerin hierdurch nicht, wenn man berücksichtigt, dass dieselbe in dem Falle der Verfolgung von Ablenkungen durch die transportirenden Verwaltungen so oft Ermittelungen über den Cours der Wagen anstellen muss, als dieselben auf der falschen Rücktour verschiedene Bahnen berührt haben und dass dieselbe ausserdem genöthigt ist wegen der vorenthaltenen Miethen für diese Strecken, besondere Controle auszuüben.

Dagegen werden die transportirenden Verwaltungen, welchen nur Last aus der Beförderung erwächst und denen billigerweise nicht zugemuthet werden sollte, wegen derselben auch noch weitläufige Recherchen anzustellen, aller Mühe überhoben.

Für die schuldigen Verwaltungen endlich ist es ein grosser Vortheil, wenn die aus den Ablenkungen resultirenden Ansprüche nicht von jeder der dabei betheiligten Verwaltungen besonders verfolgt werden, sondern in einer Reclamation ihre Erledigung finden.

Das Verfahren wird allgemein ausführbar sein und nur für die

indess nur höchst selten vorkommenden Fälle einer Modification bedürfen, wo das Guthaben der befördernden Verwaltung an Miethen und Transportgebühren den Betrag der zu zahlenden Miethen übersteigt. Für diesen Fall würde, da usancemässig die schuldige Verwaltung ihr Debet aufgiebt, die Eigenthümerin gehalten sein, die betr. Centralstelle wegen Verrechnung des resultirenden Mehrbetrages mit Anweisung zu versehen.

Br. O.

---

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Entschädigung Deutscher Eisenbahnen für Material-Benutzung im Kriege.) Am 22. December 1873 sind aus der beim Preussischen Finanzministerium verwalteten Deutschen Reichshauptcasse an die Direction der Berlin-Anhalter Eisenbahn als geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen diejenigen 550 000 Thlr. ausbezahlt worden, welche den Deutschen Eisenbahnen für regulativwidrige Benutzung ihrer Eisenbahnwagen während des Krieges 1870 und 1871 als Pauschquantum aus Reichsfonds bewilligt worden sind. Die von den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen dafür ursprünglich liquidirten Beträge erreichten eine ungleich höhere Summe, doch haben sich die Interessenten nach vielen Verhandlungen mit dem ihnen vom Reichskanzleramte zugestandenen Pauschquantum zufrieden gestellt erklärt.

Berliner Briefe.

Berlin, den 5. Januar 1874. (Eisenbahngesetzgebung; Staatsbahnprojecte; Berlin-Anhalter Eisenbahn; Köln-Mindener Eisenbahn; Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn; Kohlfurt-Neusalz; Breslau-Warschauer Eisenbahn).

Das Reichseisenbahnamt ist im Begriff, die Ergebnisse seiner bisherigen Thätigkeit zu Gesetzesvorschlägen zu formuliren und solche dem Bundesrathe zur weiteren gesetzgeberischen Verarbeitung bezw. zur Vorlage an den Reichstag zu unterbreiten. Es wird sich dabei jedenfalls um die Reform des Betriebsreglements handeln, doch verlautet auch, dass die Tariffrage nicht unberücksichtigt bleiben wird. Das „Deutsche Wochenblatt", welches seine Information aus freiconservativen Abgeordnetenkreisen erhält, spricht ausdrücklich davon, dürfte sich aber im Irrthume befinden. Die Aussicht, dass die Tariffrage einer baldigen Regelung zugeführt wird, schwindet immer mehr, und macht es um so nothwendiger, in der Agitation nicht zu ermatten. Nächst der gesetzgeberischen Thätigkeit, für welche das Reichseisenbahnamt als der intellectuelle Urheber zu betrachten ist, wird der Reichstag sich auch, wie bestimmt verlautet, mit einer Revision des ganzen Gebietes der Actiengesetzgebung beschäftigen, eine Materie, welche das Eisenbahnwesen in eminentem Maasse angeht. Besonders für die Gründung neuer Eisenbahngesellschaften kommen die Bestimmungen des Actiengesellschaftsrechtes in Betracht und ist in Hinblick darauf die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht opportun sei, die im Preussischen Landtage in Aussicht genommene Berathung des Eisenbahnconcessionsgesetzes bis dahin zu vertagen, dass der dem Reiche davon anheimfallende Theil der Gesetzgebung durchberathen ist. In der That wäre es ein Uebelstand, wenn der Landtag seine gesetzgeberische Thätigkeit nach kurzer Frist durch Reichstagsbeschlüsse in Frage gestellt sähe und andrerseits ist dem Reichstage nicht zuzumuthen, dass er sich durch die particulare Gesetzgebung die Freiheit der Action nehmen lässt. Ein Auskunftsmittel liegt darin, dass unsere jetzige Landtagssession durch eine kurze Reichstagssession unterbrochen werden wird. Unter solchen Umständen könnte der Landtag nach seinem alsdann erfolgenden Wiederzusammentritt auf einer festen Grundlage weiterbauen, vorausgesetzt, dass der Reichstag in seiner kurzen Session die Eisenbahn- und Actiengesetzgebung zur Erledigung bringt.

Bezüglich der vom Staate projectirten Bahnen in der Provinz Preussen, welche nächst Pommern besonders bedacht werden dürfte, wird aus Danzig gemeldet, dass der Staat den Bau der Rechten Weichsel-Ufer-Städtebahn von Marienburg nach Thorn und den Bau der Eisenbahn von Laskowitz über Graudenz nach Jablonowo zur Verbindung der Ostbahn und Thorn-Insterburger Eisenbahn übernehmen wird, und dass die bezüglichen Projecte und Kosten-Anschläge schon in kürzester Frist dem Hause der Abgeordneten vorgelegt werden, so dass bereits im Frühjahr der Beginn des Baues beider Bahnen in Aussicht stehe. Der Bau der Linie von Laskowitz über Graudenz nach Jablonowo soll statt der früher beabsichtigten Linie von Warlubien über Graudenz nach Jablonowo zunächst der ungleich günstigeren Terrainverhältnisse wegen den Vorzug erhalten haben, welchen die erstere Linie ferner und nur deshalb in Anspruch nehmen muss, weil das ganze Eisenbahnnetz bei einem späteren weiteren Ausbau der Linie Laskowitz-Conitz-Wangerin resp. Belgard, sowie von Jablonowo nach Strasburg und von hier direct oder über Lautenburg-Mlawka nach Warschau für den Gesammtverkehr eine günstigere Lage erhalten würde. Diese Anschlüsse liegen zur Zeit allerdings noch nicht im Projecte, eine Rücksichtnahme auf dieselben dürfte indess immerhin die Aussicht auf die weitere Förderung der Verkehrsinteressen der Provinz Preussen wohl gestatten. Die Linie von Laskowitz führt über Mischke nach Graudenz und von hier über Ellernitz und Mellno nach Jablonowo. Der Bahnhof für Graudenz ist unweit der Stadt in der Ebene zwischen dem Vorwerk Kunterstein und der Chausse nach Rehden projectirt. Ausser diesem Bahnhofe, welcher zugleich der Eisenbahn von Marienburg nach Thorn dienen wird, würde die Linie Laskowitz-Jablonowo noch zwei Haltestellen bei Mischke und Mellnow erhalten. Die Schwierigkeit zum Bau einer festen Brücke über die Weichsel bei Graudenz, welche auch in der Linie Laskowitz-Graudenz nicht zu verkennen ist, soll in dem vorliegenden Project wenigstens zur Zeit noch umgangen werden, da der Bau einer solchen Brücke nicht im Project liegt, vielmehr in Aussicht genommen ist, den Betrieb der Bahn von Laskowitz nach Graudenz durch Herstellung einer Traject-Anstalt mit Dampffähre einzurichten. (Schluss folgt.)

— *k* — **Aus Sachsen.** (Schandau - Neusstadt - Bautzen; Rechte Elbuferbahn; dritte Eisenbahn-Verbindung zwischen Leipzig und Dresden; statistischer Bericht über die Sächsischen Staatsbahnen.)

Bezüglich der Richtungslinie der von dem Staate zu erbauenden Eisenbahn Schandau-Neustadt-Bautzen sind von der Sächsischen Regierung an Ort und Stelle Erörterungen angestellt worden. Es handelt sich darum, ob eine Durchtunnelung des Unger- und des Valtenberg-Abhanges stattfinden oder aber die Bahn diese Anhöhen umgehen soll. Ersteren Falls würde die Bahn um allerdings nur eine halbe Meile abgekürzt werden, während hierdurch der Bauaufwand $1^1/_2$ Millionen Thaler mehr betragen, ferner ungünstige Steigungsverhältnisse (theilweise 1 : 50) hervorgerufen und ausserdem die Bahnhofsanlagen bei Neustadt und Sebnitz sich für diese Städte ungünstiger gestalten würden.

Das bereits dem vorigen Landtage vorgelegene, von der Regierung aber ungünstig beurtheilte und deshalb abgelehnte Project der Erbauung einer Rechten Elbufer-Bahn von Dresden nach Tetschen ist von dem Unternehmer, Kaufmann Otto Seebe in Dresden, nicht aufgegeben worden. Derselbe hat sich neuerdings wiederum an die jetzt tagende Ständeversammlung gewendet und die Gründe, welche das Ministerium dem Projecte entgegenhielt, zu widerlegen gesucht. Nach Ansicht des Herrn Seebe scheinen sich diese Gründe gegen Erbauung der Bahn zum Theil zu widersprechen. Einestheils nämlich bezweifelt die Regierung, dass eine Rechte Elbuferbahn die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn wirksam entlasten werde, während sie andererseits in derselben eine drohende Concurrenz für die Staatsbahn erblickt und befürchtet, dass die Einnahmen der Letzteren erheblich geschmälert werden würden. Im Uebrigen versichert Herr Seebe, dass er wegen des an die Oesterreichische Nordwestbahn zu bewirkenden Anschlusses bündige Zusagen von Letzterer erhalten habe und weist die Besorgniss, dass durch den Bahnbau Einengungen des Flussbettes der Elbe eintreten, welche wiederum bei Hochwasser Ueberfluthungen des Bahnkörpers der Staatsbahn veranlassen würden, zurück, zumal auch diese Besorgnisse nicht auf technischen Erörterungen, sondern auf Muthmassungen, die in einer bezüglichen Besprechung zum Vorscheine gekommen seien, basirten.

Das bereits wiederholt aufgetauchte Project einer dritten Eisenbahnlinie zwischen Dresden und Leipzig scheint jetzt dem Dresdner Börsen- und Handelsblatt zufolge eine festere Gestalt gewonnen zu haben, indem die Sächsische Regierung der Firma Gebrüder Schickler und der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin die Concession hierzu nach Beseitigung einiger technischer Monita in Aussicht gestellt haben soll. Das genannte Blatt theilt hierüber noch Folgendes mit: In Folge des neuerdings von der Kgl. Sächsischen Regierung aufgestellten Princips, dass neue Bahnen mit Steigungen von weniger wie 1 : 100 nicht mehr gebaut werden dürfen, haben sich mehrfache Verlegungen der Trace, wie sie in den generellen Vorarbeiten angelegt war, nöthig gemacht. Aus diesem Grunde wird die Bahn von Dresden aus in vielen Curven die Höhe zwischen Steinbach und Kesselsdorf zu gewinnen suchen, von da nördlich von Wilsdruff in der Nähe von Sachsdorf vorüber, bei Miltitz die Dresden-Döbelner überschreitend, bei Graupzig die Nossen-Riesaer Bahn kreuzend nach Ostrau, dort nicht an die Staatsbahn anschliessend, sondern unter dem Viaducte daselbst durchgehend, mit dem Bahnhofe südwestlich des Ortes in der Niederung über Mügeln nach Leipzig geführt. Von Ostrau wird eine Zweigbahn über Zschochau, Weitschenhain, Arntitz, Lommatzsch, Waschnitz, auf einer jetzt noch in der Tracirung begriffenen Linie, die möglicherweise die Thongruben bei Pröda berührt und in Meissen bei der Kgl. Porzellanfabrik ausmündet, nach Meissen geführt. Den Bahnhof in Meissen will man jedoch an die Elbe verlegen, zu diesem Zwecke den Bergrücken zwischen der Porzellanfabrik westlich von Meissen und Elbe mit einem Tunnel durchfahren. Um einestheils Wilsdruff mit einer Bahn näher zu kommen, anderntheils die in der Nähe von Wilsdruff aufgeschlossenen Eisensteinlager dem Kohlengebiete näher zu bringen, vor allem aber die Kohlen des Plauenschen Grundes der eigenen Bahn zuzuführen, ist der Bau einer Flügelbahn von Sachsburg über Wilsdruff nach dem Plauenschen Grunde beschlossen.

Einen besonderen Abschnitt widmet der bereits in Nr. 107 S. 1252 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitung besprochene „statistische Bericht über die Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1872" dem Kohlenverkehr, und zwar zunächst, soweit es sich um den Versand aus den im Königreiche Sachsen gelegenen Abbaubezirken bei Dresden, Zwickau und Lugau handelt, dann aber auch bezüglich des Empfanges aus Schlesien und von Braunkohlen aus Böhmen.

Von der Sächsischen Steinkohlen-Industrie gelangten im Jahre

1872 im Ganzen 43 401 930 Zollcentner gegen 41 497 850 Zollcentner im Vorjahre auf den Staatsbahnen zur Weiterbeförderung. Dieses Quantum betrug 36,50 Proc. — gegen 36,86 Proc. im Vorjahre — der Gesammtgüterlast. Die Steinkohlenabfuhr erhöhte sich im Jahre 1872 um 1 904 080 Zollcentner oder 4,59 Proc. Producirt wurden in Sachsen insgesammt 58 925 228 Zollcentner, wovon 12 289 650 Zollcentner auf die Werke bei Dresden, 42 161 653 auf die Werke bei Zwickau und 4 473 925 auf die Werke bei Lugau kommen. Es wurden also 73,66 Proc. der Gesammtproduction durch die Bahnen verfrachtet. Den einzelnen Abbaudistricten gegenüber stellt sich das Verhältniss folgendermassen: Aus den Werken bei Dresden wurden 48,74 Proc., aus den Werken bei Zwickau 82,15 Proc. und aus den Werken bei Lugau 62,05 Proc. des Gesammtausbringens durch die Eisenbahnen verfrachtet. Die niedrige Ziffer bei Dresden erklärt sich durch die grössere Nähe der Stadt bei den Werken, welche eine Abfuhr auf der Landstrasse begünstigt.

Von der aus den Sächsischen Abbaubezirken auf die Eisenbahn gelangten Gesammtlast an Steinkohlen sind folgende Bahnen betheiligt:

die Sächsischen Staatsbahnen	mit 65,06	Proc.
„ Bayerischen Staatsbahnen	„ 14,43	„
„ Bayerischen Ostbahnen	„ 3,37	„
„ Kaiser Franz Josefbahn	„ 0,06	„
„ Buschtêhrader Bahn	„ 0,04	„
„ Leipzig-Dresdner Bahn	„ 5,36	„
„ Magdeb.-Leipziger Bahn	„ 4,81	„
„ Berlin-Anhaltische Bahn	„ 1,58	„
„ Thüringische Bahn	„ 5,15	„
„ Böhmische Nordbahn	„ 0,06	„
„ Oesterreichische Staatsb.	„ 0,08	„
	100,00	Proc.

Von Schlesischen Steinkohlen kamen im Jahre 1872 2 493 318 Centner — 2,94 Proc. mehr als im Vorjahre — über Görlitz auf die Sächsischen Staatsbahnen. Hiervon gingen 2 169 022 Centner = 86,99 Proc. nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und der Rest mit 322 296 Centnern nach der Leipzig-Dresdner Bahn, mit 1600 Centnern nach der Aussig-Teplitzer Bahn und mit 400 Centnern nach den Bayerischen Ostbahnen.

Der Braunkohlen-Verkehr nach den Sächsischen Staatsbahnen gestaltete sich im Jahre 1872 wie folgt:

Es kamen an von

der Aussig-Teplitzer Bahn	10 532 140	Centner
„ Dux-Bodenbacher Bahn	1 691 970	„
„ Buschtêhrader Bahn	583 605	„
„ Oesterreichische Staatsb.	41 200	„

in fünf Richtungen nach den Sächsischen Staatsbahnen und zwar mit

11 727 810 Centnern	= 91,28	Proc.	via Bodenbach
537 470 „	= 4,18	„	„ Warnsdorf
393 530 „	= 3,06	„	„ Franzensbad
185 875 „	= 1,45	„	„ Weipert
4 200 „	= 0,03	„	„ Eger

Die Zunahme betrug gegen das Vorjahr 31,79 Proc., wovon 10,44 Proc. auf die Aussig-Teplitzer, 16,21 Proc. auf die Dux-Bodenbacher und 5,99 Proc. auf die Buschtêhrader Bahn fallen, während der Eingang von der Oesterreichischen Staatsbahn um 0,85 Proc. zurückblieb.

Von dem eingeführten Quantum blieben 49,00 Proc. auf Stationen der Sächsischen Staatsbahnen.

Der Depeschenverkehr auf den unter Staatsverwaltung stehenden Sächsischen Bahnen weist folgende Ziffern auf:

a) Im inländischen Verkehr wurden expedirt:
abgegangene: 774 Staats- und 76 425 Privatdepeschen
angekommene: 882 „ „ 74 512 „

b) Im Vereinsverkehr:
abgegangene: 4927 Privatdepeschen
angekommene: 2775 „

Die finanziellen Ergebnisse im Jahre 1872 anlangend, so stellen sich die

Gesammteinnahmen auf 12 751 913,77 Thlr. und die Gesammtausgaben „ 7 699 950,17 „ so dass sich ein Ueberschuss von 5 051 963,60 Thlrn. herausstellt. Unter den einzelnen Positionen der Einnahmen und Ausgaben sind folgende herauszuheben:

a) bei den Einnahmen:

für Personen- und Gepäckverkehr	3 227 864,29	Thlr.
„ Fahrzeug- und Viehverkehr	207 357,64	„
„ Güterverkehr	8 477 733,46	„

b) bei den Ausgaben:

für Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung . . .	474 362,28	„
„ Unterhaltung des Bahndammes	362 086,66	„
„ Abgaben, Feuerversicherung etc.	8 470,28	„
„ Bahnverwaltung überhaupt. .	1 151 755,15	„
„ Transportverwaltung überhaupt	4 817 296,48	„
„ allgemeine Verwaltung . . .	243 025,06	„
„ Einlage in den Erneuerungsfonds	1 294 856,16	„

Die Rentabilität der Sächsischen Staatsbahnen variirt seit dem Jahre 1856 bis 1872 von 4,37 Proc. bis 7,23 Proc. Ersterer Satz ergab sich im Jahre 1858 und letzterer im Jahre 1865.

Der Erneuerungsfonds hatte am Schlusse des Jahres 1871 einen Bestand von 1 476 143 Thlrn. Er erzielte im Jahre 1872 an Einnahmen 2 582 118 Thlr. und verausgabte in demselben Zeitraume 2 420 195 Thlr., so dass ein Bestand mit Hinzurechnung des Bestandes von 1871 in Summa von 1 638 066 Thlrn. am Schlusse des Jahres 1872 sich ergiebt.

An Unglücksfällen sind im Jahre 1872 folgende zu verzeichnen:

Es wurden getödtet unverschuldet	1 Bahnbeamter
„ „ „ „	1 dritte Person
„ „ „ durch eigene Verschuldung	20 Bahnbeamte
„ „ „ „	1 Reisender
„ „ „ „	9 dritte Personen
„ „ beschädigt unverschuldet	4 Reisende
„ „ „ durch eigene Verschuldung	10 Bahnbeamte

Die seit dem 1. October 1854 bestehende Beamtenunterstützungscasse wies am Schlusse des Jahres 1872 einen Bestand von 653 975 Thalern auf.

Mitglieder dieser Casse gab es zu diesem Zeitpuncte 5 341 und Pensionsberechtigte 1 099 Personen, worunter 117 Beamte, 249 kinderlose Wittwen, 83 solche mit 1 Kinde, 51 solche mit 2 Kindern, 40 solche mit 3 Kindern, 25 solche mit 4 Kindern, 8 solche mit 5 Kindern, 2 solche mit 6 Kindern und 1 solche mit 7 Kindern.

Von den im Jahre 1872 gezahlten Unterstützungsgeldern kamen 37,80% auf die invaliden Beamten, 49,67% auf die Wittwen und 12,53% auf die Kinder.

Durchschnittlich haben in dem mehrgedachten Jahre an Unterstützungen erhalten:

86,74 Thaler	jeder pensionirte Beamte
28,85 „	jede kinderlose Wittwe
36,45 „	„ Wittwe mit einem Kinde
40,46 „	„ „ „ zwei Kindern
47,75 „	„ „ „ drei „
52,05 „	„ „ „ vier „
70,32 „	„ „ „ fünf „
50,53 „	„ „ „ sechs „
59,00 „	„ „ „ sieben „

⊙ Württemberg. Der Abgeordnetenkammer wurde der Entwurf eines Eisenbahngesetzes im Vollzug des allgemeinen Eisenbahngesetzes vom März v. Js. vorgelegt. Dem Ausbau sollen in der Finanzperiode 1873—1875 entgegen geführt werden:

1. Altshausen-Pfullendorf; 2. Crailsheim-Württ. Grenze; 3. Balingen-Ebingen-Sigmaringen; 4. Heidenheim-Ulm; 5. Waiblingen-Backnang. Neu in Angriff zu nehmen sind: 1. Hessenthal-Gaildorf-Murrhardt-Backnang-Bietigheim; 2. Stuttgart-Böblingen-Herrenberg-Freudenstadt; zur Erweiterung und Verbesserung an älteren Bahnen ist eine Million Fl. vorgesehen für die Durchführung des Reichseisenbahn-Polizei-Reglements: 3 99 000 Fl. Nach Art. 4 können von 1873—75 für Eisenbahnzwecke 20 Mill. Fl. aufgenommen werden.

* Tariferhöhung. Die Verwaltungen der Bergisch-Märkischen, der Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenbahn sind untereinander übereingekommen, vom 1. Juli 1875 ab auf ihren Anschlussbahnen eine allgemeine und gleichmässige Erhöhung der Tarife eintreten zu lassen und denjenigen industriellen Werken, welche sich mit denselben nicht einverstanden erklären sollten, die mit ihnen abgeschlossenen Verträge zu kündigen.

* Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft. Im Monat September 1873 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a) aus dem Personenverkehr 46 292 Frs., b) aus dem Güterverkehr 112 252 Frs., c) aus dem Kohlenverkauf 67 879 Frs., zusammen 226 423 Frs.

Ausland.

— *D* — Russland. Seine Majestät der Kaiser hat unter dem 18. November die Statuten und technischen Bedingungen nachstehender neuen Eisenbahnlinien Allerhöchst zu bestätigen geruht:

1. Der Orenburger — vom rechten Ufer der Wolga bei der Station Batraki der Morschansk-Ssysraner Bahn über Ssamara nach Orenburg, mit einer Abzweigung zur Stromanfahrt bei der Stadt Ssamara 398 Werst.

2. Der Uralischen Bergwerksbahn von der Stadt Perm nach Jekaterinburg 480 Werst, mit Abzweigungen zu den Lunjew'schen Steinkohlengruben 117 Werst und zur Bilimbajew'schen Fabrik 20 Werst und

3. der Fastower Bahn — von der Station Fastow der Kiew-Brester Bahn über Ssmeloje zur Station Snamenka der Charkow-Nicolajewer Bahn 290½ Werst.

— *D* — Russland. (Poti-Tiflis). Die Stationen dieser in ihrer ganzen Länge bereits eröffneten Bahn sind die nachfolgenden:

Tiflis	—	Werst.	Poni	122	Werst
Awtschali. . . .	10	„	Beschatubani. . .	131	„
Mzchet	20	„	Legwani	144	„
Ksanka	31	„	Belogori	150	„
Kassni	46	„	Dserulli	159	„
Grachali	58	„	Kwirilu	172	„
Gori	71	„	Kutais	200	„
Kareli	88	„	Samtredi	229	„
Michailowo (Kaschuri) . .	112	„	Nowo-Senaki . . .	254	„
Suram	116	„	Tschelodidi . . .	275	„
			Poti	289	„

Officielle und Privat-Anzeigen.

Pfälzische Eisenbahnen.
Nicht erhobene Dividenden- und Zinscoupons.

Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen sind die Dividenden, resp. Zinsen noch nicht erhoben worden:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1869: No. 405.
„ „ 1870: No. 11481.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1867 per 1. Januar: No. 22718.
„ „ 1867 per 1. Juli: No. 22084.
„ „ 1868 per 1. Januar: No. 8429.
„ „ 1868 per 1. Juli: No. 7935. 8885. 15909. 17097.
„ „ 1869 per 1. Januar: No. 1472. 11481. 21643.
„ „ 1869 per 1. Juli: No. 12879. 20595. 22223. 22274.
„ „ 1870 per 1. Januar: No. 12876.
„ „ 1870 per 1. Juli: No. 10882.
„ „ 1871 per 1. Januar: No. 860. 6852. 15872. 17284.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1866, **Coupon No. 1,** die Nummern:
156. 263. 443 mit 447. 919. 1377. 1540 mit 1543. 1614. 1730. 1760. 1761. 2288. 2354. 2895 mit 2899. 3008. 3063. 3064. 3368. 3786 mit 3787. 3835 mit 3842. 3978. 4330. 5339. 5352. 5646. 5647. 5902. 5903. 5906. 5907. 5987 mit 5989. 5996. 6101. 6240. 6241. 6888 mit 6891. 7772. 8392. 8482. 8484. 9482 mit 9485. 9532. 9670. 9671. 10605. 11086. 11555.

Vom Jahre 1867, **Coupon No. 2,** mit folgenden Nummern:
156. 443 mit 447. 869. 919. 1377. 1614. 2354. 2895 mit 2899. 3008. 3063. 3064. 3368. 3410. 4640. 5352. 5646. 5647. 5902. 5903. 5987 mit 5989. 5996. 6101. 6888 mit 6891. 8392. 8482. 8484. 9482 mit 9485. 9532.

Vom Jahre 1868, **Coupon No. 3,** mit den Nummern:
156. 1377. 1540 mit 1543. 2225. 3368. 3390. 3827. 6101. 6888 mit 6891. 6936. 7082. 7772. 8392. 8482. 8484. 9532. 10605.

Vom Jahre 1869, **Coupon No. 4,** mit den Nummern:
156. 860. 954. 1147. 1377. 1540 mit 1543. 2221. 3357 mit 3359. 3368. 3847. 6101. 6888 mit 6891. 6937. 7082. 7891. 8392. 8482. 8484. 9199. 9532. 10605. 11666. 13145.

Vom Jahre 1870, **Coupon No. 5,** mit den Nummern:
156. 572. 1147. 1377. 1540 mit 1543. 1899. 2013. 2014. 2708. 2742. 2991 mit 2995. 3357 mit 3359. 3368. 4173 mit 4176. 4409. 5334. 5591. 6101. 6888 mit 6891. 7082. 7304. 7305. 8392. 8482. 8484. 8657 mit 8660. 9201 mit 9206. 9532. 10605. 10982. 11247. 11635. 12401.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1867 per 1. Januar: No. 4847.
„ „ 1867 per 1. Juli: No. 150. 3021.
„ „ 1868 per 1. Januar: No. 1001.
„ „ 1868 per 1. Juli: No. 6831. 7067.
„ „ 1869 per 1. Juli: No. 1946. 7516. 10224. 11677.
„ „ 1870 per 1. Januar: No. 294. 10508.
„ „ 1870 per 1. Juli: No. 3544. 4900.
„ „ 1871 per 1. Januar: No. 5554.

III. Pfälzische Nordbahnen.

Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1870, **Coupon No. 1,** mit den Nummern:
200. 694. 705. 708. 781. 890. 925. 927. 999. 1003. 1081 mit 1083. 1256. 1364. 1479. 1678. 1975. 2012. 2015. 2071. 2072. 2101. 2162. 2164. 2214. 2551. 2556. 2557. 2851. 3184. 3474. 19405. 19453. 19455. 20076 mit 20079. 20082. 20212 mit 20215. 20363. 20546. 20547. 20627. 20745. 20953. 21121. 21144. 21157. 21170 mit 21172. 21193. 21226. 21228. 21275 mit 21277. 21311. 21314. 21340. 21374. 21379. 21463. 21465. 21484. 21486. 21511. 21539. 21550. 21599. 21600. 21642. 21673. 21679. 21683. 21691.

Actien-Zins-Coupons.

a) der Neustadt-Dürkheimer Bahn.

Vom Jahre 1867 per 1. März: No. 2313.
„ „ 1867 per 1. September: No. 2075. 2863.
„ „ 1868 per 1. September: No. 805. 1824.

b) der Alsenzbahn:

Vom Jahre 1870 per 1. Januar: No. 7561. 8541. 8582.
„ „ 1870 per 1. Juli: No. 8166.
„ „ 1871 per 1. Januar: No. 11179.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten § der Satzungen als ungiltig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim.

Ludwigshafen, den 20. December 1873.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Jaeger.

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der heute in Gegenwart der Notare Dr. Lindenberg und Dr. Brehmer erfolgten Ausloosung von 20 Obligationen unserer Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1871 sind die nachfolgenden Nummern ausgeloost worden:

Litr. A.	No. 99	. . . .	1000 Thlr.
„ B.	„ 160, 170, 280, 414, à 500 Thlr.	.	2000 „
„ C.	„ 782, 998, 1190, 1279, 1405 à 200 Thlr.		1000 „
„ D.	„ 1743, 2057, 3523, 3609, 3916, 4286, 4773, 4784, 4785, 5062, à 100 Thlr.		1000 „
		Summa Pr. Crt.	5000 Thlr.

Die ausgeloosten Obligationen werden am 1. Juli 1874 nach Wahl der Inhaber in Oldenburg bei der Oldenburgschen Landesbank, in Lübeck bei der Commerzbank, in Frankfurt a/M. bei den Herren von Erlanger & Söhne, in Berlin bei den Herren Platho & Wolff eingelöst.

Lübeck, den 31. December 1873.

Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.
F. von Warnstedt.

Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen.

Die Herstellung und Lieferung von
74 Personenwagen
soll im Wege der Submission mit Vorbehalt der Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz zur Einsicht offen und können daselbst Abdrücke gegen Erlegung der Selbstkosten im Betrage von 2 Thlrn. oder auch unter der Bedingung der portofreien Wiedereinsendung kostenfrei in Empfang genommen werden.

Für sämmtliche Wagen werden von der Staatseisenbahn-Verwaltung nur die Räder und Achsen und zwar spätestens vier Wochen vor dem Ablieferungstermine der Wagen dem Wagenlieferanten franco nächster Eisenbahnstation zugesendet.

Die Lieferungstermine sind folgende:

bis Mitte Mai dieses Jahres
12 Wagen erster und zweiter Classe,
12 „ zweiter Classe und
16 „ dritter Classe
und ferner bis Mitte Juni dieses Jahres
10 Wagen zweiter Classe und
24 „ dritter Classe.

Es bleibt überlassen, auf die eine oder andere Wagengattung ganz oder theilweise Gebote zu thun.

Die Lieferungsofferten, welche mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Personenwagen"

an die unterzeichnete Königliche Generaldirection

bis zum 25. Januar d. J.

einzusenden sind, haben die zu übernehmende Anzahl und Gattung mit den entsprechenden Lieferterminen sowie den Preis der vorschriftsmässig gebauten Wagen franco Chemnitz zu enthalten. Die Submittenten bleiben bis zum 1. Februar an ihre Offerten gebunden; wer bis zu diesem Termine eine zusagen e Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 2. Januar 1874.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Anlieferung von 1) 45 000 Stück Mittelschwellen und
2) 4484 Stück oder rot. 13 837 lfdn. Metern eichenen Weichenschwellen für die Bebra-Friedländer Eisenbahn verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Submissions-Formulare können bei uns eingesehen, Submissions-Formulare auch auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien von uns bezogen werden.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Anlieferung von Mittel- und Weichenschwellen"

bis spätestens zu dem

Montag, den 19. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,

bei uns anstehenden Termine einzureichen; die eingehenden Angebote werden in diesem Termine erbrochen.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 28. December 1873.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Brücken im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn, veranschlagt zu rund:
186 151 Klgr. Schmiedeeisen und
8 749 Klgr. Gusseisen
soll in 6 getrennten Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, und ist hierzu Termin auf:

Montag, den 26. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unser Bau-Büreau hierselbst, Bahnhofstrasse 22, anberaumt worden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Brücken im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn"

versiegelt und portofrei bis zur festgesetzten Terminsstunde an uns einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im oben bezeichneten Büreau aus, auch können von dort letztere gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Die eingehenden Offerten werden in diesem Termine in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erbrochen, später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 30. December 1873.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von 50 offenen und 50 bedeckten Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Anerbietungen sind bis zum **31. Januar 1874** an uns einzureichen. Lieferungsbedingungen können von unserm Hauptbüreau hierselbst bezogen werden.

Altona, den 30. December 1873.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Rheinische Eisenbahn.

Die Ausführung sämmtlicher Bau-Arbeiten incl. Lieferung der Materialien mit Ausnahme derjenigen für die Maurer-Arbeiten zur Errichtung eines Reservoirhauses auf den Bahnhöfen Bochum und Langendreer der Linie Wattenscheid-Hörde soll in Submission vergeben werden. Die bezüglichen Zeichnungen, Bedingungen, Massen- und Preis-Verzeichnisse sind im Büreau des Unterzeichneten einzusehen, von wo auch die beiden letzteren gegen Erstattung der Copialien-Gebühren zu beziehen sind.

Offerten hierauf beliebe man, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum **9. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr**, hierher einzureichen.

Bochum, den 23. December 1873.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Semler.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es wird beabsichtigt, zwei ältere für den diesseitigen Betrieb nicht mehr taugliche Locomotiven mit Tendern zu verkaufen.

Die eine dieser Locomotiven steht auf dem hiesigen Werkstättenhofe zur event. Besichtigung bereit, während die andere noch Dienst auf Neubaustrecken leistet.

Gefällige Offerten hierauf beliebe man franco bis spätestens zum **15. Januar a. f.** an den Unterzeichneten zu richten, welcher auch zu jeder weiteren Mittheilung bereit ist.

Witten, den 17. December 1874.

Der Maschinenmeister.
Schmidt.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von
10250 Stück Knallpatronen
1360 Stück Ledertaschen mit Blecheinsatz dazu und Leibriemen,
350 Stück Blechkasten für Patronen
sollen zusammen oder im Einzelnen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

den 15. Januar 1874, Vormittags 10 Uhr

in unserem Büreau am Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst anberaumt, bis zu welchem Termine die versiegelten mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Knallsignalen etc."

versehenen schriftlichen Anerbietungen an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden sind.

Die erforderlichen Bedingungen sowie die vorhandenen Probeexemplare der einzelnen Gegenstände können im genannten Büreau eingesehen, erstere auch abschriftlich gegen Erstattung der Copialien von hier bezogen werden.

Breslau, den 18. December 1873.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Burkhard.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

circa 41000 Kilogr. Eisen und Stahl
„ 7000 „ Metalle
„ 120 Stück Pufferfedern
„ 100 Kilogr. Filz
„ 500 „ gesponnene Hanfliederung
„ 2300 Stück Schmierkissen

diversen Metallblechen, Holzschrauben, Drathstiften, Splinten, Schmirgelwaaren, Gummiwaaren, Stoffen zu Teppichen, Gardinen, Segelleinen, Farben, Lacke, Oele, Glaswaaren, sowie harten und weichen Hölzern,
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 29. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,
in dem Büreau des Unterzeichneten hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten francirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Werkstatts-Materialien“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Submissions-Bedingungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, auch können dieselben gegen Erstattung von $7^1/_2$ Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Guben, den 5. Januar 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Hagen.

Praenumerations-Einladung.

Mit dem 1. Januar 1874 beginnt der 4. Jahrgang des

„Sonn- und Feiertags-Courier“

und erlauben wir uns auf das neue Abonnement hiermit ergebenst einzuladen.

Nach allen Seiten hin vollkommen unabhängig wird das Blatt, wie bisher, alle politischen Tagesfragen von hervorragender Bedeutung in den Kreis seiner Besprechung ziehen und im national-öconomischen Theile sowohl die brennenden Tagesfragen, als auch das Bank-Assecuranz- und Börsenwesen mit besonderer Aufmerksamkeit cultiviren. Die gründlichen und unparteiischen Critiken, die wir auf allen Gebieten der Journalistik ausüben, haben seit lange das rege Interesse des Lesepublicums erworben. Für pikante und interessante Feuilletons sind die besten schriftstellerischen Kräfte gewonnen. Der „Sonn- und Feiertags-Courier“ bringt ferner in jeder Nummer die neuesten Fahrpläne aller Oesterr.-Ung. Eisenbahnen nebst ihren Anschlüssen.

Praenumerations-Preis ganzjährig mit Postversendung
für Deutschland 5 Thlr.
„ England 6 Thlr.
„ Frankreich 20 Frcs.

Die Administration des „Sonn- und Feiertags-Courier“ in Wien. Rauhensteingasse 7.

Coursuhren für Eisenbahnpersonal, 20 und 22''' gross, in jeder gewünschten Ausstattung, wohlbekannter Güte und gut regulirt (Ancer ligne droite);

Wächter-Controll-Uhren (Patent Bürk) stets auf Lager, complett;

Stations- & Perronuhren;

Ankerwerke zu den Holzt'schen Locomotiv-Controll-Apparaten; zu den Samman & von Weber'schen Zug-Controll-Apparaten; zu Patent-Controll-Manometern und jeder anderen Controlle nach Bestellung;

empfehlen wir unter Garantie und halten dafür stets Probestücke resp. Zeichnungen zur Ansicht bereit.

Silberberg i/Schles.

A. Eppner & Cie.,
Uhrenfabrikanten.

Die Englische Schieferhandlung
J. Wilfert in Köln a/Rh.
(Regelmässige Abladungen nach Stettin, Harburg und Potsdam, bestassortirtes Lager in Stettin, Harburg, Düsseldorf und Köln) empfiehlt

Prima blaue Englische „Palmerston“ Schiefer,
Prima rothe Englische „Penrhyn“ Schiefer,
Prima Englische Patent-First-Rollen,
Prima Schieferplatten in allen Dimensionen,

nach Maass und Vorschrift, namentlich zu

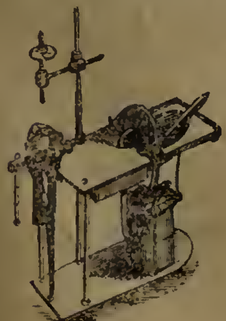
Pissoiranlagen, Billards, Fensterbänken, Fussleisten, Schulwandtafeln,

sowie allen sonstigen baulichen und technischen Zwecken.

Billigste Francolieferung in Waggonladungen nach allen Stationen des Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnetzes.

Preis-Courante, Prospectus und alle sonstigen Aufschlüsse werden auf Anfrage bereitwilligst ertheilt.

Warnungstafeln
für die Wegübergänge an den Eisenbahnstrecken, gedruckt und geschrieben in allen Schriftarten und Sprachen Eisen-, liefert die bahn-Druckerei und Schreiberei von
F. Steenbeck,
Breslau in Schlesien,
Friedrichsstrasse 76.



Feldessen jeder Art
empfehlen
Delisle & Ziegele.
Stuttgart.

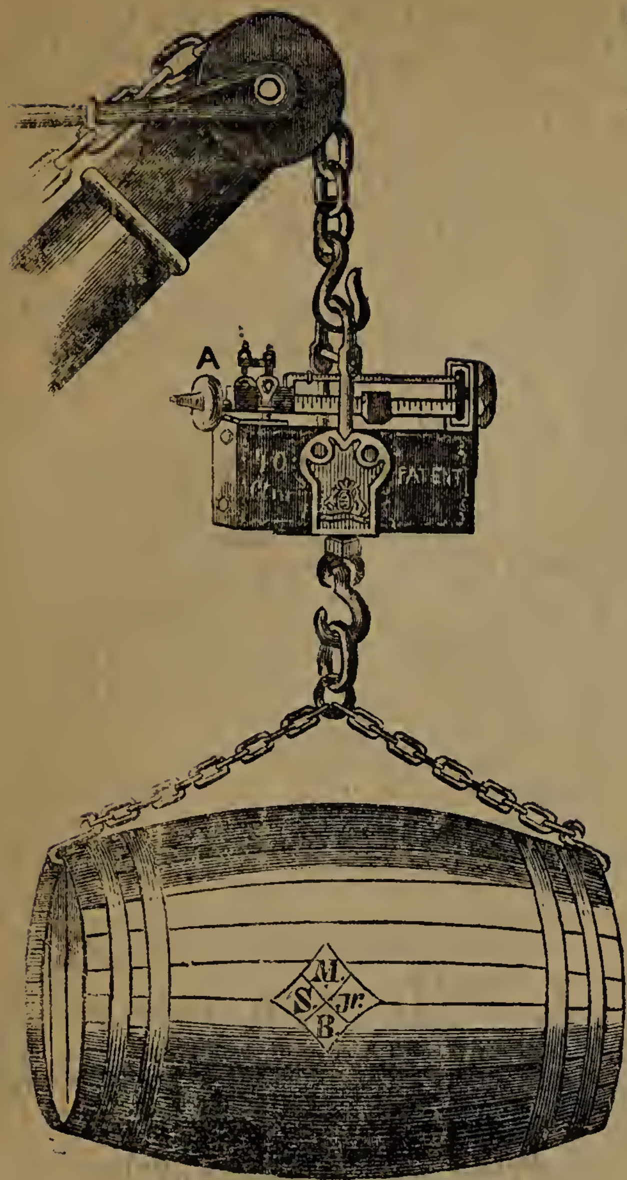
Grosse silberne Medaille Moskau 1872. | Anerkennungs-Diplom, Wien 1873.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % Kraft oder Brennstoff. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Ein womöglich technisch gebildeter Geschäftsführer als Theilnehmer ev. Kaufmann wird für ein seit 9 Jahren bestehendes landwirthschaftliches Maschinen-Commissions-Geschäft gewünscht. Näheres Adr. **A. Z. 3.** poste restante Weimar. [H 53a.

Soeben erschien bei **Otto Radke in Essen:**
Die Organisation des Preussischen Staatseisenbahnwesens.
Von einem erfahrenen Betriebsbeamten.
Die Broschüre enthält eine scharfe Kritik der gegenwärtigen Verwaltungs-Organisation. Schon jetzt, kaum nach Erscheinen, erregt sie das lebhafteste Aufsehen, welches sich bei den demnächstigen Verhandlungen des Abgeordnetenhauses noch bedeutend steigern wird.

Wasserdichte Decken kautschukirt oder getheert
für Eisenbahnwaggons, Schiffe sowie Fuhrunternehmer liefert mit allem Zubehör elegant und solide gearbeitet
C. Th. Wuppermann jr. Barmen.



M. Selig junior, 20 Carl-Str. Berlin,

General-Repräsentant für Denisons patentirte Waagemaschine

um Lasten während des Hebens am Krahn zu wiegen.

Ausser den Kaiserlichen Werften in Danzig, Kiel und Wilhelmshafen wurden diese Waagen von zahlreichen anderen grossen Werken bezogen. Ferner empfingen solche Maschinen die Berlin-Hamburger Bahn und Berlin-Anhalter Bahn in Berlin, Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover und Saarbrücken.

Ehrende Zeugnisse über die Leistungen der Maschine liegen bereit und führe eines davon hier an:

Danzig, 20. Juni 1868.

„Die von Ihnen eingesandte Waage von 3000 Pfd. Tragfähigkeit ist diesseits „Probeversuchen unterworfen worden, welche ergeben haben, dass dieselbe allen „Anforderungen entspricht, welche man an eine Waage stellen kann. Was Genauig- „keit anbetrifft, so übertrifft dieselbe sogar die Decimalwaage. Bei einer Belastung „von 3021½ Pfd. zeigte die Waage in Hinsicht ihrer Construction keine Verände- „rung, der Zeiger war bei dieser hohen Belastung noch vollkommen empfindlich, so dass „nach Auflegen von ¼ Pfd. Gewicht der Zeiger noch ausschlug. Sie werden daher „ersucht, die contractlich zu liefernde Waage von 40 000 Pfd. baldgefälligst zum „Versandt zu bringen.

Königl. Werft.

gez. **Werner**, Corvetten-Captain.

Die Wagenlack- & Firnissfabrik

von Chr. Lechler & Sohn in Feuerbach-Stuttgart

(Specialität in allen Lacken und Firnissen für Eisenbahn-Waggon- und Maschinenfabriken)

empfiehlt

Waterproof-Firniss. Um alle Arten von Segeltuch etc. wasserdicht, bleibend geschmeidig und dauerhaft zu erzielen. Besonders empfohlen für Bedachungen auf geschlossene Waggons, sowie zur Herstellung neuer und Reparatur alter Wagendecken auf offene Güterwägen.

Terebine, neuer Trocknungsstoff anstatt Siccatiffirniss. Ist heller und leichter zu verarbeiten und erzielt einen haltbareren, besser glänzenden und durchdringend trocknenden Anstrich. Der Verbrauch ist ein weit geringerer als bei Siccatiffirniss.

Patent-Zinklack, besonders dauerhafter, schön glänzender und gut trocknender Ueberzugslack, dem superfeinen Englischen an Qualität nicht nachstehend, jedoch billiger als Letzterer.

Nähere Details und Preiscourant stehen bereitwilligst zu Diensten. H 78411

Fuss- und Locomotivwinden

von 40—300 Ctr. Tragkraft, doppelt übersetzt, vorzügliche Arbeit, liefern unter Garantie billigst

Reussmann & Schulze, Chemnitz.

S. H. Cohn

Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt

Specialität in Farben zum Anstrich für Eisenbahnwagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 30). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 3.

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag;** Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden

1874.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 12. Januar 1874. (Schluss der Nummer: 11. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- & Hafen-Actien-Gesellschaft.

Stand und Fortgang der Bauarbeiten am Hafen und an der Bahn.

Die in der Nacht vom 22. zum 23. November 1873 bei orkanähnlichem Nordweststurm stattgehabte Sturmfluth, mit welcher ein Hochwasserstand von mehr als 18 Fuss Hamburgisch über Null des alten Cuxhavener Pegels verbunden war und in dieser Beziehung der seit Menschengedenken bedeutendsten Sturmfluth im Jahre 1825 nur um 4 Fuss nachstand, hat an dem seit länger als einem Jahre im Bau begriffenen neuen Hafen einen so überaus geringfügigen Schaden angerichtet, dass man die Resultate dieses Ereignisses nur als ein günstiges Omen in Bezug auf diesen aufwachsenden neuen Deutschen Welthafen betrachten kann.

Zur Würdigung dieser Thatsache wird folgende Erläuterung genügen. Es kommen beim Hafenbau zu Cuxhaven 3 bestehende Deiche in Frage, nämlich der besteinte Schlickdeich, welcher etwa die Seeufer markirt und also den am weitesten vorgeschobenen bildet, ferner der Neufelder Seedeich und endlich der alte Hadelner Seebandsdeich, welcher durch Anlage des letzteren mehr oder weniger ganz ausser Funktion gekommen ist. Der neue Hafen wird ausserhalb des Neufelder Seedeichs angelegt und erstreckt sich mit seinen Umfassungswerken weit über den Schlickdeich in die offene See hinein. Das Innerdock, welches seit etwa 2 Monaten in Angriff genommen, ist zwischen den Neufelder Seedeich und den alten Seebandsdeich placirt; es wird deshalb auch der Neufelder Seedeich mittelst der anzulegenden grossen Einfahrtsschleuse zum Innerdock durchbrochen, so dass die Herstellung neuer Deiche mit den intakt gebliebenen Theilen der bestehenden alten Deiche nothwendig ist, namentlich mit Rücksicht darauf, dass das ganze Hafenplateau (Quaimaueroberkante = Schienenunterkante) nur 20 Fuss über Null angelegt wird, während die Eindeichung 25 Fuss über Null erforderlich ist. Diese Eindeichung wird auf der ganzen Süd- und Westseite des neuen Hafens durch die auf diesem Plateau ausmündende Stade-Cuxhavener Eisenbahn selbst besorgt, deren Hauptgeleise um den Hafen mit Schienenoberkante 25 Fuss über Null gelegt werden; die die Nebengeleise und die Hafenbassins netzförmig umschliessenden Verkehrsgeleise liegen dagegen auf Hafenplateauhöhe, so dass sich also die aus den beiden Hauptgeleisen abzweigenden Verbindungsstränge allmählig um 5 Fuss hinabzusenken haben. Es ist daher der Hafen nur auf der Ostseite zwischen dem alten Seebandsdeich und dem Neufelder Seedeich durch Anlage eines neuen Deiches abzuschliessen, um denselben für die den status quo ante wieder herzustellen.

An dem Aushub des Hafenbassins war seither nur zwischen dem besteinten Schlickdeich und dem Neufelder Seedeich Seitens des Hafenbauers Herrn Giles begonnen worden; zum Schutze dieser Arbeiten hatte derselbe nur hinter dem Schlickdeich, welcher bei ordinairer Fluth schon unter Wasser ist, einen schmalen Erddeich aufwerfen lassen und denselben gegen die perpetuelle Spülwirkung der Fluthen mittelst eines sehr einfachen Wellenbrechers geschützt; dieser Wellenbrecher bestand nur in einer vertikalen Bohlenwand, gebildet aus 7 cm. starken eingerammten Bohlen, welche oben von durchlaufenden Halbholzzangen zusammengehalten und gegen den vorerwähnten Erdschutzwall durch einfache Hölzer abgeschrägt waren. Es war nur nöthig, diese von Herrn Giles aufgeführten Schutzwerke zu sehen, um sofort die Ueberzeugung zu gewinnen, dass es demselben nur darum zu thun war, sich gegen die fortgesetzten angreifenden Einwirkungen des Wellenschlags oder geringeren Hochwassers, nicht aber gegen Sturmfluthen zu sichern; denn um letzteres zu erreichen, bedurfte es, das hätte jeder Laie auf den ersten Blick sehen müssen, ganz anderer Schutzwehren, — Anlagen, welche Herrn Giles gewiss mehr als 100 000 Thlr. gekostet haben würden, ohne damit irgend eine Garantie dafür zu erlangen, dass seine Arbeiten gegen derartige Naturereignisse, gegen welche die stärksten Pallisaden sich als ohnmächtig erweisen können, absolut geschützt seien. Hinter diesen einfachen Giles'schen Schutzvorkehrungen hatte derselbe seither bereits ca. 500 000 Kubikmeter Boden behufs Ausschachtung des neuen Fluthhafens ausgehoben und dabei an einzelnen Stellen bereits eine Tiefe von 17 bis 18 Fuss unter Null erreicht, gegen 20 Fuss unter Null der für den Hafen vorgeschriebenen Tiefe, und diese Bodenmasse zur Bildung des Plateaus rings um das Hafenbassin, welches mit Qaimaueroberkante 20 Fuss über Null geführt wird, verwendet.

Der ganze mehr als 30 Hectaren umfassende Arbeitsplatz ist mit einem dichten Netze von normalspurigen Hilfsgeleisen für den Locomotivtransport mittelst Waggons, welche sich am Amsterdamer Seekanal bereits erprobt haben, und mit zahlreichen Karrfahrten für Englischen Handkarrentransport überzogen; überall Locomotiv-Dampf und Pfeifen, die bunteste Menschen- und Pferde-Arbeit, ein Bild des regsten Lebens und der thatkräftig und praktisch in Ausführung begriffenen Riesenarbeit — und davon das Meiste gegenüber der sich weiterhin ausdehnenden See tief unterm Wasserspiegel, wenn auch alles Dank der kräftig wirkenden Pumpwerke — im Trockenen; es macht jedoch einen immerhin wunderbaren Eindruck, wenn man ganz unmittelbar hinter den einfachen Schutzwerken die tiefstgehenden Seedampfer, Vollschiffe, Barken, Briggs und Schooner hoch über dem Hafenaushube vorbeifahren sieht! — Rings um das Hafenbassin auf dem theilweise zur vollen Höhe aufgeschütteten Hafenplateau hat sich während der Dauer dieses nunmehr $\frac{5}{4}$ jährigen Hafenbaues eine vollständige Barackenstadt, wohl an 20 Stück Gebäulichkeiten, von welchen die meisten mit dem besten Englischen Dachschiefer eingedeckt sind, herangebildet, selbstverständlich nur Giles'sche Anlagen: Bureaugebäude, Reparaturwerkstätten, Magazine, Locomotivschuppen, Pferdeställe, Pumpenhäuser, Remisen u. dgl.

In Arbeit waren gegenwärtig ca. 400 Mann, 6 Tenderlocomotiven von 60 und 100 Pferdestärke, 20 Pferde schwerster Englischer Raçe und 6 grosse Pontons zum Transport der Findlingsblöcke zur Bildung des neuen Hafendeiches.

Die Locomotiven sind grö stentheils ganz neu, sämmtlich aus Englischen Werken bezogen; 2 ganz neue 100pferdige Tender-

locomotiven, welche die Namen Ritzebüttel und Cuxhaven tragen, sind von Alexander Shanks & Son, Dens Iron works, Arbroath N. B. London office 27 Leadenhall St., eine dritte von A. Barclay Engineer, Kilmanrock 1866 Nr. 53, eine vierte endlich mit stehendem Kessel für die stärksten Steigungen, welche nahezu die Grenze des Betriebs mit stationären Maschinen erreichen, Chaplin's Patent, Alexr. Chaplin & Co. Granstonhill Engine works, Glasgow 466.

Zur Trockenhaltung des Hafenbassins sind zunächst nur 2 Pumpen aufgestellt, welche seither die Grundwasser mehr als vollständig bewältigen konnten, denn dieselben brauchten gegenwärtig nur täglich früh 4 Stunden im vollen Gange zu sein, um den Arbeitsbetrieb (bis zu 18 Fuss unter Null) zu ermöglichen und während des Tages zeitweise mit halber Kraft zu arbeiten, um das Bassin wasserfrei zu erhalten. Diese 2 Pumpwerke sind am Rande des Aushubs unmittelbar hinter dem alten Schlickdeich aufgestellt, um das gehobene Wasser auf möglichst directem Wege der See zuzuführen. Der Pumpapparat besteht aus einer $1,_5$ Meter im Durchmesser haltenden Kreiselpumpe mit 20 Fuss Hub- und etwa 10 Fuss Druckhöhe, welche mit einer etwa 12pferdigen Dampfmaschine getrieben wird; der Durchmesser der Pumprohre ist $14^1/_2$" Engl. im Lichten. Es wird mit je einer solchen Maschine eine Leistung von 3000 Imperial-Gallons à $4,_{54}$ Liter = rund 14 Cubikmeter pro Minute erzielt. Diese Maschinen sind das Neueste und Beste der gegenwärtigen Construction und von Engineers Hammersmith in London geliefert; dieselben arbeiten mit 200 Andrehungen pro Minute, die Cylinder haben 25 cm. Durchmesser und $28,_5$ cm. Hub, arbeiten mit Expansion und ca. 30 Pfund Dampf nach Bourdons Pressure Gause von W. C. und K. Dewitz Manufacture. Falls diese Maschinen 12 Stunden in vollem Betriebe sind, verbrauchen dieselben je 10 Centner Kohlen, sodass die Leistungen derselben als ganz vorzüglich bezeichnet werden können. Die Kessel selbst haben 37 Feuerrohre von $2^1/_2$" Engl. Weite und sind mit einer ebenso einfachen als wirksamen und brillant ausgedachten Schutzvorrichtung gegen Explosion bei Wassermangel im Kessel geschützt; es ist nämlich der Bauch des Kessels über der Feuerbüchse mit einer mit Blei ausgegossenen Oeffnung versehen, aus welcher das Blei, sobald dieser Theil des Kessels wasserfrei und stärker erhitzt wird, sofort ausschmilzt und der mit Heftigkeit ausströmende Wasserdampf direct auf die Feuerung losschiesst, die Spannung im Kessel sofort reducirt, sowie die Feuerung erstickt und alle Explosionsfährlichkeiten unmöglich macht.

Von diesen Maschinen hat Herr Giles noch 2 vollständige in Reserve, sodass er also nöthigenfalls $4 \times 14 = 56$ Cubikmeter pro Minute fördern kann und damit wohl im Stande ist, den Aushub des Hafenbassins ganz ohne Baggerarbeiten fertig zu stellen, namentlich da sich der Baugrund als sehr wenig wasserdurchlässig gezeigt hat, ein günstiger Umstand, welcher dem Bauunternehmer sehr zu statten kommt.

Die Sturmfluth hat nur den mehrerwähnten, von Giles sehr primitiv aufgeworfenen Erdschutzwall unmittelbar hinter dem alten Schlickdeich auf eine Strecke von 50 Meter durchbrochen, selbstverständlich auch den aus Bohlwänden hergestellten Wellenbrecher ziemlich derangirt. Das bisher ausgehobene und mit Schienengeleisen und Karrfahrten umzogene Hafenbassin ist damit selbstverständlich unter Wasser gesetzt worden, sodass auch die in demselben stehenden Pumpenhäuser und Locomotivschuppen ersoffen, doch bei gewöhnlicher Ebbe noch über Wasser stehen und also die Arbeiten ohne Weiteres wieder gestatten. Eine Verheerung im Hafen und am Bauapparate hat aber nirgends stattgefunden; ein Umstand freilich, welcher wie die seitherigen günstigen Erfolge und Ergebnisse als ein den Hafenbau begleitendes Glück zu bezeichnen ist. An dem im Bau begriffenen, den Hafen später gegen die offene See abschliessenden neuen Steindeich, welcher aus grossen auf Steinschlag gebetteten Findlingsblöcken hergestellt wird und dreifüssige Böschung erhält, hat die Sturmfluth auch nicht den geringsten Schaden angerichtet.

Herr Giles hat sofort nach Zurückgang der Sturmfluth sämmtliche Arbeiter zur Vollendung dieses neuen Hafendeiches herangezogen, auch sämmtliche Rammen, Krahne, Pontons u. s. w. auf dieser Baustelle concentrirt, so dass binnen verhältnissmässig kurzer Zeit dieser definitive Hafendeich fertig gestellt und die ferner auszuführenden Hafenbauten gegen alle ferneren Sturmfluthen und sonstigen Vorkommnisse absolut geschützt sein dürften.

Der Schaden, welchen die stattgehabte Sturmfluth den Hafenbauten zugefügt und der, wie schon bemerkt, lediglich und ganz ausschliesslich Herrn Giles zur Last fällt, wird auf pptr. 3 bis 4000 Thlr. geschätzt. Daraus, dass auch ein Paar Cubikmeter Boden von der gegen das Meer noch ziemlich ungedeckt liegenden Hafenplateau-Auffüllung von der Sturmfluth fortgespült worden sind, erwächst für Herrn Giles ein eigentlicher Schaden nicht, weil die aus Hafenbassin und Innerdock ausgehobenen, oder besser, noch auszuhebenden Bodenmassen innerhalb des zum Hafenplateau vorgesehenen und disponiblen Terrains überhaupt nicht unterzubringen sind und daher zur Bildung des Bahnkörpers weithin transportirt werden müssen.

Wenngleich nun gegenwärtig das bislang ausgehobene Hafenbassin mit ca. 300 000 Cubikmeter Wasser angefüllt sein mag, so kann eine Verzögerung der Hafenbauarbeiten, sobald dieselben nach Vollendung des Hafendeiches wieder aufgenommen werden, nicht entstehen, resp. nur in sehr geringfügigem Maasse auftreten, denn sobald Herr Giles mit seinen vier in Bereitschaft stehenden Pumpwerken, welche also wie vorher erläutert, zusammen 56 Cubikmeter Wasser werfen oder wenn man annimmt, dass pro Minute Förderzeit 16 Cubikmeter wieder zulaufen, doch immerhin 40 Cubikmeter aus dem Hafenbassin herausschaffen können, zu arbeiten beginnt, so würde das Hafenbassin, wenn Tag und Nacht die Pumpwerke im Gange bleiben, binnen 300 000 : 40 . 60. 24 = $5^1/_4$ Tagen wieder wasserfrei herzustellen sein und die Erdarbeiten nach wie vor betrieben werden können.

Soviel vom Thatsächlichen, die Sturmfluth vom 22. zum 23. November 1873 betreffend. Alle hiermit nicht übereinstimmenden Mittheilungen sind als übertrieben, resp. als unzutreffend zu bezeichnen.

Zur weiteren Orientirung des Publicums und aller Interessenten am Ausbau und Gelingen dieses Hafenbau-Unternehmens mag noch Folgendes, das Project selbst betreffend, Erwähnung finden.

Das Fluthhafen-Bassin umfasst eine Fläche von $14,_7$ Hectaren oder $57^1/_2$ Preussischen Morgen, das Innerdock eine solche von $10,_5$ Hektaren oder 41 Preussischen Morgen; es bildet bei diesem Flächeninhalt (im Wasserspiegel gemessen) der Fluthhafen ein nahezu regelmässiges Siebeneck mit 450 m Durchmesser des umschriebenen Kreises, das Innerdock dagegen ein Parallelogramm von 574 m Länge und $192,_3$ m lichter Weite. Die Schleuse zwischen Fluthhafen und Innerdock hat bei 19 Meter lichter Weite eine nutzbare Länge von 115 Metern. Die lichte Weite dieser Schleuse ist etwas geringer als diejenige der grossen Schleusen älterer Haupthäfen des Continents und Englands, welche zur Zeit ihres Baues den grossen damals modern werdenden Raddampfercolossen Rechnung tragen mussten und jetzt, nachdem man im Schiffsbau sich vollständig für Schraubendampfer entschieden hat, wenigstens soweit dieselben für den hier in Frage kommenden transatlantischen Verkehr bestimmt sind, laboriren diese Schleusen an dem unheilbaren Krebsschaden allzugrosser Lichtweite, denn das Durchschleusen von Schiffen ist um so mehr mit Zeit- und Kostenaufwand verbunden, je grösser das Quantum des erforderlichen Betriebswassers ist; — es ist daher angezeigt, bei der Dimensionirung von Schleusen so öconomisch als möglich zu verfahren, wenn man auch bei einem Seehafen ersten Ranges, wie der Cuxhavener einer sein, resp. werden soll, die grössten rationell gebauten Schiffsgefässe zu Grunde legen muss; — aber auf die durch Laune und Mode erzeugten, wegen ihrer Schwerfälligkeit und kostspieligen verschwenderischen Capacität längst verworfenen Raddampfercolosse à la Great Eastern, Leviathan u. dgl. kann auf Kosten eines schnellen exacten Schleusenverkehrs keine Rücksicht genommen werden.

Der Fluthhafen, dessen Wassertiefe also mit Ebbe une Fluth wechselt, wird bis 20 Fuss Hamburgisch unter Null des alten Cuxhavener Pegels ausgehoben, resp. ausgebaggert, hat demnach bei Ebbe einen Wasserstand von ppr. 20′ $3^1/_2$″, bei ordinairer Fluth 30′ $1^1/_2$″ Wassertiefe.

Die den Fluthhafen und das Innerdock umschliessenden Quaimauern werden bis 20 Fuss über demselben Pegelnullpunct ausgeführt, erhalten daher eine freie Höhe von 40 Fuss und bei $^1/_{10}$ Anlauf 14 Fuss untere Mauerstärke.

Die Hafen- und Quaimauern werden aus Beton, resp. Concret hergestellt, erhalten in der Ansichtsfläche eine kräftige Klinkerverbleudung und werden mit Granitquadern oben abgedeckt.

Der Aushub des Fluthhafens und Innerdocks macht bei der vorstehend erörterten Dimensionirung eine Bodenbewegung 2 300 000 Kubikmeter, welche also grösstentheils unter Wasserspiegel, wenn auch Dank den kräftig wirkenden Pumpen und der Undurchlässigkeit des Bodens ohne Baggerarbeit gefördert werden, erforderlich und dient zur Auffüllung eines ca. 75 Hektaren oder 290 Preussische Morgen grossen Areals für das Hafenplateau, den Personen- und Localgüterbahnhof, sowie weiterhin in der Richtung nach Groden zur Ausschüttung des Rangir-, Betriebs- und Sammelbahnhofs für Cuxhaven und eines Theils der freien Bahn, soweit der geförderte Boden ausreicht.

Die Länge der anzulegenden Hafen- und Quaimauern um den Fluthhafen, die Schleuse und das Innerdock beträgt netto 4000 laufende Meter, so dass, bei einer Mauerhöhe von 40′ Hambg. = $11,5^{m.}$ von Hafensohle bis Quader-Abdeckungsoberkante + $1,5^{m.}$ Fundamentstärke unter Hafensohle = $13^{m.}$ im Ganzen, ein mittlerer Mauerquerschnitt von 56 □m. resultirt und daher 224 000 Cubikmeter Beton- und Ziegelmauerwerk zur Vollendung des Hafenbaues erforderlich sind.

Die hierzu erforderlichen 50000 Mille Ziegelsteine grosses Format gedenkt der Hafenerbauer Giles grösstentheils selbst zu fabriciren und hat zu diesem Zwecke bereits seit einem halben Jahre auf dem Terrain zwischen dem Neufelder Seedeich und dem alten Hadelner Seebandsdeich zur Seite des in Angriff genommenen Innerdocks mit Feldbrand begonnen, wozu das erforderliche Material an Ort und Stelle gewonnen wird.

Es besteht nämlich der Untergrund in der ganzen dortigen Gegend aus fettem Kleiboden, welcher vielfach mit kleinen Seemuscheln vermengt ist, und nach unten in einen festeren, sandigen, blauen Thon übergeht, der schliesslich von Sand unterlagert ist. Es eignen sich daher sämmtliche Marschfelder zwischen der Weser und

Unterelbe nach Abdeckung der Ackerkrume ohne Weiteres zur Anlage von Ziegeleien oder können, wie es dort heisst, bis zum Grundwasser ausgeziegelt werden. Das Fabricat dieser Torfziegeleien ist, abgesehen von der wenig exacten Form, denn Ziegelpressmaschinen sind fast noch nirgends in Anwendung, ein ganz vorzügliches und eignen sich die Klinker besonders zu Wasser- und Chausseebauten.

Den zu oben berechneten 224 00 Cubikmeter erforderlichen Cement wird Herr Giles theils aus England, theils aus der ca. 5 Meilen Chausseeweg von Cuxhaven entfernt liegenden Cement-Fabrik von J. H. Hagenah beziehen, einem Etablissement, welches 130 000 Tonnen pro Jahr producirt und dessen Fabricat mit vollem Rechte sich das beste Renommée auf allen nordwestdeutschen Bauplätzen erworben hat.

Der erforderliche Kies, Graut und Sand wird theils von der nahe liegenden Geest, theils durch Baggern aus dem Hafenbassin selbst gewonnen werden.

Die Gesellschaft hofft, die Hafenbauarbeiten dergestalt gefördert zu sehen, dass dieselben bis 1. Januar 1876, dem concessionsmässig festgesetzten Termin für die Betriebseröffnung der Harburg-Stade-Cuxhavener Eisenbahn, benutzbar hergestellt werden und dass die Vollendung sämmtlicher Arbeiten einschliesslich Fertigstellung aller Nebenanlagen an Trockendocks, Schiffswerften, Werkstätten aller Art, Speichern und Magazinen bis ultimo 1876 zu erzielen sei.

Ueber die jüngst stattgehabten 2 Sturmfluthen am 16. und 17. December 1873 geht uns noch folgender Bericht vom 19. dess. Mts. zu:

Am Dienstag, den 16. cr. herrschte bei einem sehr tiefen Barometerstand (27″ 5‴ par.) ein Wind W. S. W., dessen Geschwindigkeit Vormittags gegen 11 Uhr zu 46′ pro Secunde gemessen wurde; das zu gleicher Zeit eintretende Hochwasser erreichte die Höhe 5,47m. nach neuem Cuxhavener Pegel, oder 12′ 5¾″ nach altem Cuxhavener Fluthmesser.*)

Nachmittags gegen 4 Uhr bei Eintritt der Elbe, welche nur bis 4,52m. (9′ 2″) herabsank, entwickelte sich ein Sturm W. N. W., dessen Geschwindigkeit zu 59′ pro Secunde bestimmt wurde — eine Geschwindigkeit, wie sie wohl seit 10 Jahren in Cuxhaven nicht constatirt worden ist.

Am Abend desselben Tages artete dieser Sturm in einen Orkan aus, dessen Geschwindigkeit ohne besondere Vorbereitungen zu messen geradezu unmöglich war; nach Schätzung konnte dieselbe wohl 70 bis 80′ pro Secunde aufweisen.

Das Hochwasser, welches erst gegen 11 Uhr eintreten sollte, stellte sich bereits 9 Uhr ein und erreichte die seit einer langen Reihe von Jahren nie dagewesene Höhe von 7,383m. (19′ 2″).**)

Merkwürdigerweise war beim Eintritt der Ebbe trotz des gewaltigen Sturmes eine Stauung, welche sonst wenigstens 15 Minuten andauert, nicht bemerkbar und fiel das Wasser sehr bald wieder. Dies gab Veranlassung zu dem Gerüchte, dass oberhalb Cuxhavens ein Deich gebrochen sein müsse; eine Vermuthung, welche sich indessen nicht bestätigte.

Der Wellenschlag bei dieser Sturmfluth war ein so bedeutender, dass aus der, Seitens des Hamburgischen Staats ausgeführten, Deich-Steinpackung grosse Findlingsblöcke von 80 und 90 Centner von den Wogen 20 Schritte weggewälzt worden sind und dass dem Steuermann eines in Cuxhaven gestrandeten Schiffes, welcher sich, um nicht weggespült zu werden, am Steuer festgebunden hatte, von einer Sturzwelle der Rücken und beide Beine gebrochen wurden.

Am 17. cr. erreichte das Hochwasser in Cuxhaven nochmals eine Höhe von 6,763m. oder 17′; dann liess der Wind nach und traten wieder die gewöhnlichen Verhältnisse, wie dieselben an der Unterelbe im Winter sich zeigen, ein.

Von diesen beiden sehr kräftigen Sturmfluthen ist bezüglich der Hafenbau-Inanspruchnahme etwa dasselbe wie im Bericht vom 6. December cr. zu melden, es sind wieder einige Kubikmeter Anschüttungsboden Gerüst- und Bauholz etc. hinter den fertigen neuen Steinpackungen weggespült worden, dagegen ist die ca. 50 Meter lange Bresche vom 22. November cr. im provisorischen Erdschutzwall nicht erweitert worden — und der im Bau begriffene neue Steindeich hat wie das letzte Mal nicht die geringste Beschädigung davongetragen.

Dass die Ungunst der Witterung Verzögerungen der Hafenbauarbeiten mit sich bringt, ist selbstverständlich, es sind aber diese unvermeidlichen Zeitverluste im Bauprogramm natürlicherweise vorgesehen und wird in Folge dessen der in Aussicht genommene Vollendungstermin hierdurch gar nicht alterirt; eben so wenig erwachsen aus den veranlassten, im Uebrigen sogar geringfügigen Beschädigungen der Hafenbaustelle Mehrkosten.

*) Zur Orientirung sei hier bemerkt, dass der Nullpunct des alten Cuxhavener Fluthmesser auf + 1,893 Meter nach neuem Cuxhavener Pegel liegt; der mittlere Hochwasserstand zu Cuxhaven beträgt = 4,794m. über neuem Null, der mittlere Niedrigwasserstand = 1,930 desgl. oder am alten Pegel + 10′ 1½″ resp. 0′ 3⅝″.

**) Die höchste bekannte Sturmfluth im Jahre 1825 hatte einen Hochwasserstand von 22′ 6″ zur Folge.

Die im Bau befindlichen Strecken der Bayerischen Staatseisenbahnen.

I. Regensburg-Ingolstadt. Die Bahn setzt in der Nähe von Regensburg unmittelbar oberhalb Prüfening zum ersten Male über die Donau, um von Prüfening bis Mading statt des rechten das günstigere linkseitige Donaugehänge zu benützen und das an der Mündung des industriereichen Laberthales gelegene Sinzing in den Verkehr zu ziehen. Die anfänglich projectirte Bahnführung bei Kapfelberg wurde wegen des nach eingehenden Schürfversuchen als nahezu unausführbar erkannten 29 m tiefen Einschnitts aufgegeben und die Bahn mit einem Umweg von 0,7 Stunden, aber mit Vermeidung grosser Terrainschwierigkeiten über Poikam geführt, woselbst sie die Donau zum zweiten Male überschreitet, dem Markte Abbach eine Station verschafft und bei Allkofen einmündet. Zwischen letzterem Orte und Saal hatte die Bahn abermals nicht unbedeutende Strombauten und Felsenarbeiten zu bewältigen. Ueber Abensberg durch das Seitenthal des Hopfenbachs, Neustadt a/D. und Vohburg mündet die Bahn im Rangirbahnhofe zu Ingolstadt innerhalb des Vorwerksgürtels ein. — Die Berührung Kelheims und die Verbindung der Donauthalbahn konnte nur durch eine besondere Zweigbahn von Saal aus bewirkt werden. Die Länge derselben beträgt 1,21 Std. und von dort zur Donaulände gegenüber dem Canalhafen 0,19 Std. und ist der Aufwand hiefür auf 318 000 Fl. veranschlagt. — Auf dieser Bahnlinie sind nun die Erdarbeiten und Kunstbauten nahezu vollendet, sämmtliche Materialien zur Herstellung der Fahrbahn mit unbedeutenden Ausnahmen zur Verwendungsstelle beigeschafft, die Grunderwerbungen bis auf einige Renitenzfälle vollzogen und die Hochbauten grösstentheils unter Dach gebracht. Von den zahlreichen Kunstbauten dieser höchst interessanten Bahn sind besonders hervorzuheben: die Donaubrücke bei Prüfening, deren Fahrbahn 15½ Mtr. hoch über dem Wasserspiegel liegt, mit einer Gesammtweite von 244 Mtrn. und 2 Zwischenpfeilern; die Laberbrücke bei Sinzing, gewölbt mit 5 Oeffnungen à 10 Mtrn.; die Donaubrücke bei Poikam mit 4 Oeffnungen à 52 Mtr. Weite. Das Eisenwerk für beide Donaubrücken wurde von der Klett'schen Brückenbau-Anstalt in Gustavsburg bei Mainz hergestellt. Die gewölbte Abensbrücke bei Abensberg mit 3 Oeffnungen à 12 Mtr.; — grosse Felsenarbeiten kommen bei Lohstadt vor. — Die Länge der Linie beträgt nach der Ausführung 19,79 Stdn., gegen das generelle Project um 1,37 Stdn. mehr. Die Eröffnung dieser Bahn steht im Mai d. J. zu erwarten.

II. Ingolstadt-Donauwörth. Obwohl die Anfangsstücke dieser Bahn wegen der lange in Schwebe befindlichen Bahnhoffragen in Ingolstadt und Donauwörth bis im vorigen Jahre nicht in Angriff genommen werden konnten, so sind sie doch so weit gefördert, dass sie mit dem mittleren, schwierigeren Theile nunmehr in Vollendung begriffen sind. Der grosse Wasserscheide-Einschnitt bei Unterhausen zwischen Neuburg und Burgheim mit 1300 Mtr Länge und 17 Mtr. grösster Höhe und einer zu bewegenden Erdmasse von nahezu 300 000 Cbkm.; die Lechbrücke bei Rain, (3 mit Eisen überspannte Oeffnungen à 62 Mtr. enthaltend) sind in kürzester Zeit befahrbar. Das Eisenwerk für letztere Brücke wurde von der Maschinenfabrik Augsburg aufgestellt. Eine Abweichung vom generellen Projecte ergibt sich dadurch, dass der Bahnhof in Donauwörth nicht am rechten, sondern am linken Donauufer, südwestlich von der Stadt mit Auflassung des bisherigen Bahnhofes anzulegen ist. Die Länge dieser Bahnlinie beträgt 13,77 Stdn., gegen das generelle Project um 0,18 Stdn. weniger. Auch diese Strecke wird zu gleicher Zeit mit der vorgenannten zur Eröffnung gelangen.

Beide Linien erfordern einen Kostenaufwand von 20 863 000 fl. Statt der früheren in Aussicht genommenen leichteren Bahn- und Wechselwärterhäuser wurden 110 massive Wärterhäuser ausgeführt und um kostspieligen Erweiterungsbauten vorzubeugen, wurde die Anlage von 12 Zwischenstationen in etwas grösserer Ausdehnung projectirt, als ursprünglich beabsichtigt war.

III. Donauwörth-Offingen. Diese Bahnstrecke ist im Detail grösstentheils projectirt, und nachdem im verflossenen Jahre erst eine Entscheidung über die Bahnhofanlage in Donauwörth und über den Bahnanschluss bei Offingen getroffen werden konnte, so werden über diese Bindeglieder erst noch die Baupläne und Kostenvoranschläge festgestellt. In diesem Frühjahre werden jedoch die Erdarbeiten insgesammt begonnen werden. Die Fundation der Donaubrücke wurde unlängst in Angriff genommen. Die bedeutende Steigerung aller Materialpreise und Arbeitslöhne werden die vom Landtag bewilligten Mittel gleichfalls als unzureichend erscheinen lassen. Von Offingen nach Neu-Ulm wird gewissermassen als Fortsetzung dieser Bahn ein Doppelgeleise seinerzeit erbaut werden. Die Eröffnung kann nicht vor dem Frühjahre 1876 erfolgen.

IV. Ebenhausen-Meiningen. In Folge einer durch gründliches Terrainstudium ermittelten günstigeren Bahntrace, namentlich aber in Folge Ausführung eines Tunnels an Stelle des im generellen Projecte angenommenen offenen Einschnittes auf der Wasserscheide zunächst Rottershausen ergab sich eine erhebliche Minderung der zu bewegenden Erdmassen für den Bahnkörper und dessen Zubehör und hieraus eine Erübrigung an dem im ursprünglichen Kostenanschlag eingesetzten Betrag. Ohne die Steigerung der Arbeits- und Fuhrlöhne wäre die erzielte Ersparung noch ergiebiger gewesen, indessen

wird ein Theil derselben bei den Kunstbauten, durch Ausführung des eben erwähnten 400 Mtr. langen Tunnels absorbirt. Die Bayer. Staatsbahnverwaltung wird die Strecke von der Landesgrenze bis Meiningen gemäss dem mit der Herzogl. Meiningen'schen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrage vorläufig auf die Dauer von 25 Jahren pachtweise betreiben. Die Ausführung einer Stationsanlage bei Heustreu — zwischen Neustadt a S. und Unsleben wurde nachträglich genehmigt. Die Bahn wird 17,5 Stunden lang. Die Baukosten werden nach den neueren Feststellungen 7 700 000 Fl. betragen. An grösseren Bauten sind bereits theils ausgeführt, theils der Vollendung nahe: der 400 Mtr. lange Tunnel auf der Wasserscheide zwischen dem Main und der Saale, die Bahnbrücken über den Thalbach, die Saale, Streu und Werra; die erheblichen Erdarbeiten zwischen dem Tunnel und Münnerstadt sind vollendet. Die Bauarbeiten auf der Strecke zwischen Münnerstadt und Meiningen wurden erst im vorigen Winter in Angriff genommen, nichts destoweniger aber wegen ihres geringeren Umfangs schon in das Vollendungsstadium gebracht. Die Bahn selbst soll am 1. November 1874 zur Eröffnung gelangen.

V. Rosenheim-Mühldorf (Innthalbahn). Obgleich das hiefür ausgearbeitete generelle Project eine bestimmte Trace, nämlich die Linie am linksseitigen Hochufer des Inns vorzeichnete und demgemäss gesetzliche Genehmigung erhielt, glaubte man gleichwohl dem Baubeginn noch ausgedehntere Recognoscirungen, welche die Richtigkeit dieser Trace nachzuweisen hätten, vorausschicken zu müssen. Das Resultat aller Erhebungen war, dass die Führung der Bahn auf dem rechten Hochufer, welche nach verschiedenen Richtungen möglich ist, zwar keine erhöhten Bauausgaben und keine Verlängerung der Linie veranlasst hätte, dass jedoch dass Steigungsmaximum von 1 : 100 nicht zu umgehen gewesen wäre, während die ursprünglich beabsichtigte Linie das Steigungsverhältniss von 1 : 200 nicht überschreitet. Ferner ergeben diese Recognoscirungen, dass eine Linie im Thale des Innstromes selbst die günstigsten Steigungsverhältnisse bietet und die Anlegung einer Station in unmittelbarer Nähe der Stadt Wasserburg möglich machen, die Bausumme jedoch sich um 1 400 000 Fl. erhöhen und die Bahnlänge um ca. 5000 Mtr. vergrössern würde. Das Detailproject ward daher unter Zugrundelegung der ursprünglichen Trace in Angriff genommen, wobei nur geringe Abweichungen durch das nähere Terrainstudium veranlasst wurden. Die für den Bau fixirte Linie bewegt sich von dem Neubau des Bahnhofes in Rosenheim, dessen Verlegung gleichfalls im verflossenen Jahre beschlossen wurde, bis zum Orte Rott in der Niederung des Inngebietes, zunächst vorbei an den Orten Westerndorf, Marienberg, Schechen, Hochstätt und Langdorf, erhebt sich von hier aus auf das linksseitige Hochplateau des Flusses, indem sie nächst Zellerreut den Attelfluss überschreitet und bei Reitmehring die Höhe erreicht. Hierselbst kommt die Station Wasserburg zur Anlage, deren Näherrückung an die Stadt wegen der abnormen Terraingestaltung ohne ganz unverhältnissmässige Kostenerhöhung und Verlängerung der Linie absolut unthunlich war. Von Reitmehring aus zieht sich die Bahn an dem Sojer See vorüber in das sogenannte „Nasenbachthal", einem Seitenläufer des Inns mit steilen Uferabbrüchen, welche dem Bahnbau wesentliche Schwierigkeiten entgegenstellen. Von hier aus dem linkseitigen Innufer zu folgen, wäre wohl am natürlichsten gewesen, die Terrainerhebungen liessen jedoch die Ausführung einer Bahn in dieser Richtung wegen des in steter Bewegung begriffenen Hochufers, das theilweise in einer Höhe von 50 Mtrn. und darüber angeschnitten, theilweise bis an den Fuss hinabreichend angeschüttet, theilweise mit Tunneln hätte durchbrochen werden müssen, als unsicher und allzu kostspielig erscheinen, wesshalb man vorzog, mit der Linie zweimal über den Innstrom zu setzen und dieselbe streckenweise auf dem rechten Ufer zu führen. Die erste der hierdurch nothwendigen Brücken kommt zunächst Königswart an der Ausmündung des Königsbachs zu stehen. Das im Bau befindliche Object erhält massive Pfeiler und eisernen Oberbau, 3 Hauptöffnungen von je 68 Mtr. Stützweite und 2 Endöffnungen von 20 und 28 Meter, welche den Anschluss an die beiderseitigen Hochufer vermitteln. Die ganze Länge der Brücke misst 280 Mtr. und die Schienenoberfläche liegt 49 Mtr. über der Fussohle. Die zu diesem Objecte massenhaft nothwendigen Steinquader werden den Nagelfluhbrüchen der Biber bei Brauenburg entnommen. Aus den Brüchen wurde eine Hilfsbahn bis an das Innufer geführt, um von da zu Schiff an die Baustelle verbracht zu werden. Von der Brücke aus fällt die Linie an dem rechtseitigen Gehänge herabsteigend, auf eine tiefer liegende Flussterrasse herab, deren Höhe sie gegenüber von Gars mit der Station gleichen Namens erreicht und welche sie bei Jettenbach wieder verlässt, um hier den Inn zum zweiten Male zu überschreiten. Die Brücke erhält hier eine Gesammtlänge von 195 Mtr. und eine Höhe von 20 Mtr. über der Fusssohle, 3 Oeffnungen zu je 52 Mtr. Stützweite. Das Steinmaterial zu den Pfeilern und Widerlagern wurde aus den ärarialischen Nagelfluhbrüchen bei Neuötting bezogen. Nach Ueberschreitung des Inns erhebt sich die Linie wiederum auf das Plateau des linksseitigen Hochufers, auf welchem die Station Mühldorf liegt und welches mit der Station Kraiburg zunächst Pürten erreicht wird. Von der zweiten Brückenbaustelle bis Mühldorf wird die Bahn bereits mit Materialzügen befahren, da die Erdarbeiten durchaus geringfügig waren und die Beischaffung des Steinmaterials zur Innbrücke mit solchen Zügen von Neuötting her ermöglicht wurde. Die Gesammtkosten sind auf 8 500 000 Fl. veranschlagt. Die 16,2 Stdn. = 61 Kilom. lange Bahn, welche nach und nach an den schwierigen Stellen im Rohbau zur Vollendung gelangt, wird bis zum 1. Juli 1875 eröffnet werden. (Fortsetzung folgt.)

Vereinsgebiet.

Berliner Briefe.

(Schluss aus vor. Nummer: Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn; Berlin-Anhaltische Eisenbahn; Köln-Mindener Eisenbahn; Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.; Kohlfurt-Neusalz; Breslau-Warschauer Eisenbahn.)

In der am 7. d. M. stattgehabten ausserordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, welche ziemlich zahlreich besucht war, fand der Antrag der Verwaltung wegen Betheiligung der Gesellschaft bei dem Berliner Stadtbahn-Unternehmen auf 2 000 000 Thaler mit 638 gegen 80 Stimmen Annahme. Von Seiten einiger Actionäre wurde proponirt, diese Betheiligung auf nur eine Million Thlr. zu normiren, und dabei auf das Verhalten der Berlin-Hamburger Bahn hingewiesen, doch machte die Verwaltung geltend, dass das Interesse am Zustandekommen der Berliner Stadtbahn für die Potsdamer Bahn wesentlich grösser sei, als für die Hamburger Bahn und fand denn auch, wie schon erwähnt, der Antrag der Verwaltung mit überwiegender Majorität Annahme. Der weitere Antrag, betreffend die Ausführung einer Zweigbahn von Schlachtensee nach Charlottenburg, wurde ebenfalls genehmigt. Diese Bahn wird, wie in der General-Versammlung ausgeführt wurde, besonders für den von den nördlichen Linien auf die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn übergehenden Verkehr von Wichtigkeit sein, indem mit ihrer Hilfe der Transport der Güter auf der Verbindungsbahn überflüssig gemacht wird.

Der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die Genehmigung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Zerbst nach Glöwen (an der Berlin-Hamburger Bahn) ertheilt worden. Es wird diese neue Bahn eine sehr grosse Wichtigkeit für die directe Verbindung von Hamburg nach Leipzig erhalten, da sie den bisher bestehenden Weg ziemlich wesentlich abkürzt. Mit der Ausführung dieser neuen Linie soll denn auch so bald als möglich vorgegangen werden.

Der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist die Genehmigung zur Anfertigung der speciellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wesel nach Bocholt ertheilt worden.

Einer von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn ausgehenden Darlegung zu Folge gehören zu den für die Linie Cüstrin-Swinemünde nothwendigen grösseren Arbeiten u. A. die Ueberbrückung der Reglitz bei Podejuch, sodann die Ueberführung der Bahn über die Berlin-Stettiner Bahn, die Anlage des Bahnhofes bei Stettin, das Ueberschreiten des Dunzig und endlich die Ueberbrückung des Dammschen Sees. Der Brückenbau über die Reglitz ist schon seit längerer Zeit in Angriff genommen, ebenso die Ueberführung über die Berlin-Stettiner Bahn. Zum Zweck dieser Ueberführung werden an beiden Seiten des Stettiner Bahnplanums Pfeiler von 45 Fuss Stärke gebaut. Man hält diese colossale Dicke für nöthig, um dem Druck der 34 Fuss hoch dagegen geschütteten Erde Widerstand zu leisten. Die Herbeischaffung des Bodens zur Fundirung des Personen-, Güter- und Rangirbahnhofes ist einem Unternehmer übertragen. Es werden Canäle und Hülfsbahnen zur Ausführung dieser grossen Erdtransporte, welche mehr als 20 Millionen Cubikfuss umfassen, gebaut, und sind von dem Bauunternehmer unter Andern auch Dampfer engagirt, welche täglich 35 Kähne mit Erde heranschleppen sollen. Der Bau des Bahnplanums über die Wiesen (die Bahn wird längs des rechten Oderufers und der Swante geführt, und beim Bodenberg in den Dammschen See treten) wird der Art ausgeführt, dass an der Stelle, wo der Bahndamm gelegt werden soll, ein Einschnitt gemacht und der so gewonnene Boden an beiden Seiten aufgeschüttet wird. Dieser Einschnitt wird sodann mit Erde resp. Sand ausgefüllt und der Damm bis über den Hochwasserstand gebracht. Die unter den Wiesen liegende Torfschicht ist nach der vorgenommenen Untersuchung durchschnittlich 8 Meter dick und wird durch die Aufschüttung auf $1^1/_2$ Meter zusammengepresst, wie dies die Probeschüttungen ergeben haben. Der so zusammengepresste Torf ist vollständig fest genug, um den Bahndamm zu tragen. Ueber den Dammschen See wird die Bahn von Bodenberg nach Lübzin, beinahe eine Meile weit, mittels eines aufgeschütteten Dammes geführt. Das Material zu dieser Aufschüttung hat sich in einer grossen Seesanddüne bei Lübzin in ausreichenden Menge gefunden. Der Boden des Dammschen Sees selbst besteht ebenfalls aus Seesand in einer Mächtigkeit von über 24 Meter, also genügend stark, um den Bahndamm tragen zu können. Es werden zwei Reihen bedeckter Fahrzeuge parallel neben einander in der Entfernung der Breite des Bahndamms gelegt. Auf diesen beiden Schiffsbrücken laufen Wagenzüge, von welchen von rechts und links der Sand in den See geschüttet wird. An der Stettiner Seite des Bahndammes bei Schwarzenort wird ein Durchlass in der Breite der Cameelfahrt (der Ausfluss des Sees) angelegt, und damit zugleich ein kleiner Hafen verbunden. Ebenso wird am jenseitigen Ufer ein kleinerer Durchlass für den Localverkehr gebaut. Man hofft den Damm durch den See bereits Ende 1875 vollendet zu haben.

Die Vorarbeiten für die 10 Meilen lange Eisenbahn Kohlfurt-Neusalz sind durch die Eisenbahn-Gesellschaft Plessner nunmehr

fertig gestellt worden. Darnach wird ein Baucapital von rund 5 000 000 Thlr. erforderlich sein. Die Bahn wird ihren Weg über Tiefenfurt-Heiligensee, Neuhammer, Mallmitz, Wilhelmshütte, Sprottau und Freistadt nehmen und ein Baucapital von rund 5 000 000 Thlr. erfordern. Die Concessionäre hoffen, dass die Regierung oder die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn den Bau dieser kurzen Strecke übernehmen wird.

In einer der letzten öffentlichen Sitzungen des Reichs-Oberhandelsgerichts wurden wieder zehn Processe verhandelt, in welcher die Bresau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft die Actienzeichner zu Einzahlungen zu zwingen versuchte. Das oberste Reichsgericht blieb seiner Ansicht über die Ungiltigkeit des Statuts treu und vernichtete oder reformirte alle 10 Erkenntnisse.

* **Rheinische Eisenbahn.** Die von verschiedenen Blättern gebrachte Notiz, dass die von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Rheinbrücke bei Rheinhausen am 23. December v. J. dem Betriebe übergeben worden sei, ist dahin zu präcisiren, dass seit dem 23. v. Mts. vorläufig nur Güterzüge über die Brücke gehen. Die vollständige Uebergabe an den Betrieb für Personen- und Güterverkehr wird voraussichtlich am 15. d. Mts. erfolgen.

Prag-Duxer Eisenbahn. In der am 29. December 1873 abgehaltenen ersten ordentlichen Generalversammlung wurde die auf Schluss 1872 erstattete Rechnung und Bilanz nach Entgegennahme des Berichts des Revisionsausschusses von der Versammlung genehmigt. Die Bilanz weist bis Schluss 1872 als Bauaufwand in den Jahren 1870, 1871 und 1872 incl. der zweijährigen Intercalarzinsen sowie der Geldbeschaffungs- und Emissionskosten vom ganzen Baucapitale den Betrag von 17 930 689 Fl. Oesterr. Währung auf. Das Kohlenwerk bei Brüx ist einschliesslich des Kaufpreises und der Ausrüstungskosten mit 156 369 Fl. eingestellt; bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien bestand mit Schluss December 1872 ein Guthaben-Saldo pr. 2 123 373 Fl. Oesterr. Währung Papier. — Die nach den bisherigen Statutarbestimmungen ausgeloosten 4 Verwaltungsräthe (Ritter von Komers, Victor Baron Erlanger, Hofrath Franz Kutschera und Dr. Klaudy) wurden mit Majorität wiedergewählt.

* **Mährisch-Schlesische Centralbahn.** In der am 30. v. M. zu Wien abgehaltenen Generalversammlung wurde dem Verwaltungsrath Decharge ertheilt und hierauf der Antrag desselben, ihn zu ermächtigen, alle Vorkehrungen zu treffen, dass die Gesellschaft von der Durchführung der unter dem 6. October 1872 übernommenen Concession zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Troppau nach dem Vlarapass im Anschlusse nach Trentschin entbunden, sowie von den zur Durchführung dieser Concession eingegangenen Verträgen und übernommenen Verpflichtungen durch deren Lösung nach Möglichkeit entlastet werde. Auf eine diesbezügliche Anfrage gab der Verwaltungsrath die Erklärung, dass die Verhandlungen wegen Auszahlung des Januar-Coupons zwar noch in der Schwebe seien, dass aber alle Hoffnung vorhanden sei, dass derselbe für Actien und Prioritäten erster und zweiter Emission werde gezahlt werden.

* **Ebensee-Ischl-Steger Bahn.** Die am 31. December 1873 stattgefundene Generalversammlung dieser Bahn, auf deren Tagesordnung die Berichterstattung über den Stand des Unternehmens war, konnte wegen ungenügender Actiendeponirung keine Beschlüsse fassen. Verwaltungrath Ed. v. Hein dementirte die von mehreren Blättern gebrachte Meldung, dass sich die Bahn in Concours befinde und forderte die Prioritätenbesitzer auf, in ihrem Interesse keine gerichtlichen Schritte gegen die Unternehmung zu machen. Die Darstellung, welche der Verwaltungsrath über die Verhältnisse der Bahn liefert, zeigt übrigens, dass alle Versuche, auf Grund des Guthabens bei der Wiener Wechslerbank einen Vorschuss zu erlangen, vergebens waren, und dass daher der Bau der Bahn, von welcher bereits 80% des Unterbaues und 15% des Hochbaues fertig sind, nicht fortgeführt werden konnte.

Ausland.

-*A*- **Russland.** Am 21. Nov. v. J. wurde die landesherrliche Genehmigung an eine Gesellschaft ertheilt zum Bau einer Pferdebahn von der Stadt Uralsk über Gluschiza zur Stadt Samara — Verbindung der Wolga mit dem Uralfluss. Die Bahn erhält eine Länge von 245 Werst (261 Kilom.) und muss binnen 6 Monaten in Bau genommen und innerhalb 3 Jahren dem Betriebe übergeben werden. Die Concession lautet auf 81 Jahre und enthält die gleichen Bestimmungen, wie solche in den letzten Jahren den anderen Eisenbahngesellschaften vorgeschrieben wurden; so z. B. zahlt die Gesellschaft $1/2$ Proc. der Bruttoeinnahme an die Regierung als Beitrag zu den Inspectionskosten und 15 Rubel pro Bahnwerst jährlich für Eisenbahnschulen, ausserdem einen gewissen Beitrag zu den Kosten der Bahngensdarmerie. Die Hälfte der Personenwagen und sämmtliche Güterwagen sowie die Schienenbahnbefestigungsmittel müssen im Inlande fabricirt werden; die anderen Betriebsmittel dürfen aus dem Ausland, jedoch nur gegen Bezahlung der Zollgebühren, bezogen werden, mit Ausnahme der zollfrei einzuführenden Schienen. Das Baucapital beträgt 7 260 000 Rubel Silber und besteht aus $1/3$ Actien und $2/3$ Obligationen. Die Regierung gewährt keinerlei Zinsgarantie noch auch für Amortisation der Actien und Obligationen. Die Tarife dürfen nicht höher gehalten werden als diejenigen der grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, so z. B. für Kohlen u. dergl. $1/_{85}$ Kop. pro Pud und Werst. (Entspricht fast genau dem Einpfennigmeilentarif und ist für eine Pferdebahn sicher ein unmöglicher Tarif.)

-*A*- **Russische Eisenbahnen.** Im Jahre 1872 betrug die Gesammtsumme der von der Russischen Regierung garantirten Zinsen incl. Amortisation, der verschiedenen Eisenbahnactien und Obligationen im Ganzen: 31 573 979 Rubel; von dieser Summe kamen 15 888 972 R. zur Vertheilung und zwar beanspruchten die einzelnen Bahnen folgenden Procentsatz des Garantiebetrags.

Name der Bahn.	Jahr 1872.	Norm. Jahr 1869.
Moskau-Rjäsan	—	—
Kursk-Kiew	—	—
Rjäsan-Koslow	—	—
Riga-Dünaburg	—	—
Koslow-Woronesch	—	76,47 %
Grosse Russische Bahn-Ges.	47,45 %	—
Schuja-Iwanowo	56,79	53,90
Lodz-Koliuschin	58,03	78,45
Riga-Mitau	58,11	59,24
Kursk-Charkow-Azow . . .	91,30	71,26
Warschau-Terespol	92,91	70,90
Orel-Griasi	96,68	66,84
Moskau-Brest	98,04	100,00
Dünaburg-Witebsk	98,67	54,12
Wolga-Don	100,00	23,16
Warschau-Bromberg . . .	100,00	93,40
Rjaschsk-Morschansk . . .	100,00	99,64
Baltische Bahn	100,00	100,00
Orel-Witebsk	100,00	100,00
Charkow-Nikolajew.	100,00	—

Im Vergleich mit den Summen des Jahres 1869, welches als Normaljahr gelten kann, betrug

	die Gesammtgarantiesumme:	die wirklich ausgezahlte:
1872:	31 573 979 Rubel	15 888 972 Rubel
1869:	18 654 201 „	4 461 661 „

Das Verhältniss der ausgezahlten Summe zu der ganzen Garantiesumme hat sich sonach von 23,92% im Jahre 1869 auf 50,95% im Jahre 1872 verschlechtert.

Juristisches.

* **Rechtsfall, betreffend Schadensersatz für verspätet gelieferte Felle.** Eine Sendung von 59 Ballen Geisfellen wurde mit einem am 27. Februar 1871 zu Frankfurt a/M. abgestempelten Frachtbriefe auf der Main-Neckarbahn in 2 Wagen befördert, von denen der eine mit 37 Ballen rechtzeitig am 1. März 1871 in Lahr ankam, während der andere Wagen Nr. 265 mit 22 Ballen zwar am 28. Februar 1871 nach Heidelberg expedirt wurde, dort aber wegen eines Hackenbruchs stehen blieb. Erst am 8. März 1871 fand die Umladung in einen andern Wagen No. 2983 statt, welcher Wagen am 9. März 1871 in Lahr eintraf.

Da es sich um gewöhnliche Fracht (kein Eilgut) handelte, so betrug die Lieferzeit von Frankfurt nach Lahr sechs Tage, so dass also im Ganzen eine Verspätung von 4 Tagen vorlag. Diese unbedeutende Transportverzögerung war die Ursache, dass die Felle in Fäulniss geriethen und mehr oder minder beschädigt zu Lahr ankamen, wodurch dem Empfänger, Herrn Schaller in Lahr ein erheblicher Schaden erwuchs.

Die in Folge dessen vom Beschädigten erhobene Klage auf den Ersatz von 1590 fl. nebst Zinsen wurde jedoch in zweiter und dritter Instanz durch Erkenntniss des Grossh. Kreis- und Hofgerichts zu Offenburg vom 12. Juli 1873 resp. des Reichs-Ober-Handelsgerichts zu Leipzig vom 28. November 1873 abgewiesen, und zwar von letzterem aus folgenden Entscheidungsgründen:

Der Kläger fordert Ersatz des Schadens, welchen das Transportgut durch inneren Verderb erlitten haben soll.

Nach Art. 395 des Handelsgesetzbuchs ist der Frachtführer an sich für inneren Verderb nicht verantwortlich. Soll er gleichwohl dafür haftbar sein, so muss ein besonderer Verpflichtungsgrund vorliegen. Als ein solcher ist vom Kläger der Fall geltend gemacht, wenn der Transport schuldbar verzögert wird und durch den hieraus entstandenen Aufenthalt der innere Verderb erwachsen ist, oder wenn der Frachtführer bei einem von ihm nicht verschuldeten Aufenthalt die Massregeln zu treffen versäumt, welche zur Abwendung des drohenden inneren Verderbes dienlich und in seiner Macht sind. In dem vorliegenden Falle kann aber nicht angenommen werden, dass der Eisenbahnverwaltung oder ihren Leuten in der einen oder anderen Beziehung ein Verschulden zur Last falle oder von ihnen die einem ordentlichen Frachtfahrer obliegende Sorgfalt nicht beachtet sei.

Der Aufenthalt zu Heidelberg, welchem der Kläger den inneren Verderb zuschreibt, hat ungefähr 8 Tage betragen. Der Hackenbruch, welcher den Aufenthalt hervorrief, kann, da er unterwegs aus einer nicht aufgeklärten Ursache erfolgte, als verschuldet nicht gelten. Das Verschulden könnte nur darin gefunden werden, dass der Aufenthalt nicht abgekürzt oder der Kläger nicht davon sofort benachrichtigt wurde, oder dass die zur Erhaltung des Frachtgutes erforderlichen Massregeln von der Eisenbahnverwaltung und ihren Leuten unterlassen wurden. Allein jeder desfallsige Vorwurf scheitert an den folgenden Erwägungen.

1) Das Transportgut hat aus Geisenfellen bestanden, einer Waare, die je nach den Umständen einen Transportverzug verträgt oder nicht.

Die Eisenbahnverwaltung oder deren Leute hatten also keinen Anlass, aus der declarirten Eigenschaft des in Ordinärfracht gehenden Gutes auf die Unzulässigkeit eines Transportaufenthaltes von mehreren Tagen zu schliessen.

2) Der Absender hatte im Frachtbriefe auf rechtzeitige Lieferung verzichtet. Die rechtliche Wirksamkeit des Verzichts kann auf sich beruhen.

Entscheidend ist, dass er die Eisenbahn-Verwaltung oder deren Leute nothwendig zu der Annahme drängen musste, das Transportgut vertrage sehr wohl einen Transportaufschub von mehreren Tagen. Haben sie hiernach gehandelt, so ist klar, dass sie die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht verletzt, ein Versehen nicht begangen haben. Noch weniger kann mithin von böslicher Handlungsweise die Rede sein, und es bedarf daher keiner Untersuchung, ob nach Art. 395 bis 397, 424, 427 des Handelsgesetzbuchs schon das einfache Verschulden oder nur bösliche Handlungsweise die Eisenbahnverwaltung hinsichtlich der durch Transportverzögerung veranlassten Beschädigung des Frachtgutes zu einer höheren Entschädigung verpflichtet, als sie in Art. 427 Ziff. 2 des Handelsgesetzbuchs und in § 25 des Betriebs-Reglements vorgesehen ist.

Aus diesen Gründen war das angefochtene Urtheil zu bestätigen und gemäss § 170 der bürgerlichen Processordnung der klagende oberappellantische Theil in die Kosten der dritten Instanz zu verurtheilen.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im November 1873.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden				Die Einnahmen betrugen			Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo November	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Centner Güter		aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa			
	1873	1872	1873	1872	1873	1872	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn	52,5	52,5	68669	71116	398318	466777	53224	82040	135262	+10416	1483686	—37985
Arad-Temesvarer Eisenbahn	8	8	7327	12594	97230	70740	7043	17597	24640	—4030	212032	—64212
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8,5	8,5	61696	55021	4051522	3238273	26884	151213	178097	+33415	1718051[1]	+196763
Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn[2]	21,80	13,20	8161	6581	159500	102968	5565	20680	26245	+11163	220135	+150811
Böhmische Nordbahn[3]	23	21,7	55704	44492	722554	596267	34359	93932	128291	+24833	1209653	+164666
Böhmische Westbahn	27	27	39843	38384	1727073	1741698	54742	231386	286128	+3210	2842653	+201245
Buschtêhrader Eisenb. Strecke Litr. A.	27,2	27,2	29546	32846	2186279	2272434	—	—	207460	+7400	2150060	+187986
„ „ Strecke Litr. B[4]	27,6	25,9	35517	30602	1246540	669162	—	—	133360	+43243	1389818	+359119
Dniesterbahn[5]	15	—	10251	—	101008	—	6944	19206	26150	—	267153	—
Eperies-Tarnower Eisenbahn[6]	7,1	—	4588	—	16256	—	2203	2493	4696	—	31210	—
Erzherzog-Albrechts-Bahn[7]	9,9	—	9044	—	51120	—	8284	7367	15651	—	21969	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	24701	25305	233918	217445	—	—	52727[8]	+8581	409170	+23597
K.K. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn	78	77	70464	73913	1955263	1019473	153365	781050	934415	+181023	8972048	+1070978
Graz-Köflacher Eisenbahn	5½	5½	22035	16442	961042	755115	7483	80737	88220	+7583	966446	+114703
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	80	80	191990	196475	5998481	5783757	373280	1709807	2083087	+52585	21654964	+349596
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn	18,8	18,8	34557	34310	456256	458233	31365	56086	87451	—18	1014705	+27099
Kaiser Franz-Josef-Bahn	88,5	88,5	158899	142553	1396935	1541779	212813	416824	629638	+125099	7487961	+2089440
a. Kaiserin Elisabeth-Bahn	72,25	79,00	166966	142666	3214398	2304573	220067	653294	873361	+151722	10939357	+2217796
b. Neumarkt-Braunauer Bahn	8,00	8,00	12005	10383	604890	401981	10720	45681	56401	+14216	549509	+118333
c. Linie Wien-Kaiserebersdorf[9]	2,50	2,50	—	—	272948	30340	—	6334	6334	+4733	79767	+69254
d. Linie Steindorf-Braunau[10]	5,10	—	4954	—	16757	—	2405	2155	4560	+4560	14564	+14564
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	48,5	48,5	52093	61037	1043026	797670	41645	174774	216419	+44917	2385644	+790987
Kronprinz Rudolfsbahn[11]	80,3	78,4	114798	102234	1591396	1308410	73055	226167	299222	+70196	3331461	+1263781
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E., u. zwar:												
a. Oesterreichische Linien	47	47	32841	32567	663758	320856	69368	210164	279532	+101434	2687466	+550699
b. Rumänische Linien	224†	224†	20559	18298	355071	208092	132264*	214482*	346746*	+143685*	2677441*	+613565*
Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn[12]	5,7	—	4744	—	61458	—	2261	5004	7265	—	79895	—
Mährische Grenzbahn[13]	14,81	2,90	16464	7558	196073	100558	7550	19043	26593	+19318	132556	+33440
Mährisch-Schlesische Centralbahn[14]	18,21	18,21	20681	21304	297566	194384	14058	34828	48387	+6410	492863	—
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn[15]	8	8	19121	21731	705457	829861	—	—	84949	—18801	1011077	+74508
a. Oesterr. Nordwestbahn	84,4	84,4	132734	125269	1850351	1991607	143230	427712	570942	+41260	6276804	+1595731
b. deren Ergänzungs-Netz[16]	10,2	—	19581	—	356050	—	15460	28990	44450	—	80740	—
Oesterr. Staats- u. Brünn-Rossitzer Bahn	213,5	213,5	388939	377276	9029179	11074438	732135	2159625	2891760	—305458	32187120	+2406998
Oesterr. Südbahn	294,9	287,7	215327	380172	6895509	7141063	808231	2059276	2867507	+8899	33447879	+2362696
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	4,40	4,40	8089	7342	165827	285957	3003	17160	20163	—7375	264404	—1010
Pilsen-Priesener Eisenbahn[17]	22	6,2	18224	6264	353282	109550	14282	32194	46476	+35090	231056	+203116
Prag-Duxer Eisenbahn[18]	18,3	1,9	13362	—	490260	81636	11086	39660	50746	+45854	346875	+341983
Salzburg-Halleiner Eisenbahn	2,40	2,40	6574	4763	97186	64984	2220	5221	7441	+1226	96255	+23198
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,21	38,21	30456	33884	495284	864603	26596	108829	135425	—34713	1717880	—81335
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	49210	49231	1619804	1685261	37440	246739	284739	+70529	2625733	+435501
Theisseisenbahn	77	77	76133	97352	1501000	1466321	114200	372800	487000	—31215	5575135	—279997
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	15,9	15,9	29214	29702	837992	673842	31560	87058	118618	+30665	1071597	+266727
Ungarische Nordostbahn	63,5	49	65151	59620	520685	503810	59597	98541	158138	+37362	1687451	+816826
Ungarische Ostbahn	80	54	43856	44683	284540	355282	61080	96503	157583	+54518	1411530	+333090
Ungarische Staatseisenbahnen	124,4	77,6	124430	97702	1696838	1746929	141502	443551	585053	+119577	5832647	+1701774
Ungarische Westbahn	49,7	40,1	51196	43296	451089	306115	47503	74375	121878	+52534	1060815	+618043
I. Ung.-Galizische Eisenbahn	35,2	25,9	11985	13580	246657	117616	14961	33819	48780	+16562	487178	+218829
Vorarlberger Eisenbahn	12,8	—	34062	27867	112029	68666	14066	8326	22392	+5240	243082	+153411
Waagthal-Eisenbahn[19]	5,94	—	—	—	—	—	—	—	25428	—	—	—
Wiener Neustadt-Grammat-Neusiedl. E.	5	5	8598	6144	166871	160849	3894	13382	17376	+3463	183890	+32269

[1] Die definitiv festgestellten Einnahmen vom 1. Januar bis incl. 30. November 1872 betrugen 1 571 048 Fl. 05 Kr. Oe W.

[2] Zákány-Dombovár (13,20 M.) am 14. August 1872, Dombovár-Báttaszék (8,61 M.) am 20. Juli 1873 eröffnet.

[3] Bensen-Böhm. Leipa (2,7 M.) am 14. Juli 1872, Rumburg-Georgswalde-Ebersbach (1 M.) am 1. November 1873 eröffnet.

[4] Komotau-Weipert (7,6 M.) am 12. Mai 1872, Smichow-Hostiwic am 3. Juli 1872, Komotau-Brunnersdorf (1,70 M.) am 1. März und Luzna-Lischan-Rakonitz (1,30 M.) am 5. März 1873 eröffnet.

[5] Eröffnet am 31. December 1872, die Zweigbahn Drohobycz-Boryslaw (1,588 M.) am 15. April 1873.

[6] Eröffnet am 1. Mai 1873.

[7] Lemberg-Stryj (9,67 M.) eröffnet am 16. October 1873.

[8] Vom 14. October bis 17. November 1873.

[9] Eröffnet am 1. Mai 1872.

[10] Eröffnet am 10. September 1873.

[11] Villach-Tarvis (3,7 M.) am 25. November 1873 eröffnet.

† Kilometer. * Francs.

[12] Eröffnet am 30. December 1872.

[13] Sternberg-Grulich ($11{,}_{89}$ M.) wurde am 15. October 1873 eröffnet.

[14] Olmütz-Jägerndorf ($11{,}_{47}$ M.) am 1. October 1872 und Troppau-Jägerndorf-Hennersdorf ($6{,}_{74}$ M.) am 28. October 1872 eröffnet.

[15] Vom 14. October bis 17. November 1873, resp. vom 1. Dec. 1872 an.

[16] Königgrätz-Chlumetz ($3{,}_{70}$ M.) und Nimburg-Lysa-Prag ($6{,}_{52}$ M.) am 4. October 1873 eröffnet.

[17] Saaz-Obernitz-Brüx ($4{,}_{9}$ M.) am 16. September 1872 und Obernitz Sauerbrunn-Bilin ($1{,}_{34}$ M.) am 24. October 1872, Pilsen-Plass ($4{,}_{25}$ Ml.) am 21 Januar 1873 für den Frachten- und am 1. Mai für Personenverkehr; Plass-Priesen ($10{,}_{29}$ M.) am 8. August; Neusattel-Schaboglück ($0{,}_{8}$ Ml.) am 7. September 1873 eröffnet.

[18] Brüx-Chlumcan ($4{,}_{3}$ M.) am 21. November 1872 für den Frachtenverkehr eröffnet, Chlumcan-Schlan ($5{,}_{01}$ Ml.) am 2. Januar 1873, Prag (Smichow)-Schlan ($7{,}_{2}$ Ml.) am 12. Mai 1873.

[19] Pressburg-Tyrnau ($5{,}_{94}$ M.) eröffnet am 1. Mai 1873.

Literatur.

— *st.* — **Die geometrische Construction von Weichen-Anlagen für Eisenbahngeleise mit zahlreichen Tabellen und Rechnungsbeispielen für den practischen Gebrauch bearbeitet von L. Pinzger,** Professor an der Königl. Rheinisch-Westphälischen polytechnischen Schule zu Aachen. Mit 73 Figuren auf 12 lithogr. Tafeln. Aachen. J. A. Mayer. 1873.

Der fragliche Stoff hat schon mannigfache Bearbeitung erfahren, jedoch sind dabei die theoretischen Entwickelungen mit Anwendung der trigonometrischen und Kreisfunctionen durchgeführt worden, wodurch die Endresultate die wünschenswerthe Einfachheit und Uebersichtlichkeit nicht erlangen konnten. Der Verfasser hat es daher unternommen die Berechnung von Weichen und Gleisverbindungen durch Weichen auf Grundlage der Parabeltheorie in einer Weise durchzuführen, welche bei dem Bestreben, die Endresultate in möglichster Einfachheit und Uebersichtlichkeit erscheinen zu lassen, auch gleichzeitig der für das practische Bedürfniss erforderlichen Genauigkeit genügen konnte.

Der I. Abschnitt behandelt die einfache Ausweichung für ein gerades Gleis und zwar zuerst die theoretische Entwicklung der zur Berechnung einer Ausweichung erforderlichen Formeln, dann die Anwendung der entwickelten Formeln auf die Berechnung der einfachen Ausweichungen, endlich die Verbindung von Gleisen durch einfache Ausweichungen. Der II. Abschnitt enthält die Curven-Weichen, nämlich: Verfahren beim Einlegen von Ausweichungen in Curven-Gleise, die Curven-Weiche, bei welcher Haupt-Gleis und abzweigendes (Neben-) Gleis nach derselben Seite hin gekrümmt sind, die Curven-Weiche, bei welcher Haupt-Gleis und abzweigendes (Neben-) Gleis nach entgegengesetzter Richtung gekrümmt sind, die dreitheilige Weiche und Verbindung zweier concentrischen Curven-Gleise durch 2 Curven-Weichen.

Wenn auch das vorliegvnde Werkchen hauptsächlich als Leitfaden bei Vorträgen und zum Selbststudium dienen soll, so wird es doch auch dem in der Praxis thätigen Ingenieur als brauchbares und die resp. Rechnungen abkürzendes Handbuch erweisen, wozu die eingeschalteten Tabellen wesentlich beitragen.

Coursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltung, 1874 Januar. I. Abtheilung, Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) ist soeben ausgegeben. Dasselbe enthält die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreich-Ungarischen Monarchie und Uebersicht der bestehenden Rundreise-Touren mit Angabe der Billetpreise, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen General-Postamts, und umfasst die bis zum 1. Januar eingetretenen resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 10 Sgr. Ferner Abtheilung II., Januar-Februar, enthaltend die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiff-Course, Reisetouren zwischen Hauptorten Europas, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münzvergleichungs-Tabelle. Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Mit 2 Karten, Preis 10 Sgr.

Personalnachrichten.

Preussen. Dem Vorsitzenden des Königlichen Eisenbahn-Commissariats zu Koblenz, Geheimen Regierungs-Rath Gustav Dittmer, ist der Rang eines Rathes dritter Classe, verliehen worden. Dem Eisenbahn-Commissariats-Secretär Oertzen zu Berlin ist der Character als Canzlei-Rath, sowie dem Haupt-Cassen-Rendanten Spindler bei der Königl. Direction der Main-Weser-Bahn zu Cassel und dem Haupt-Cassen-Cassirer Abbenthern bei der Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover der Character als Rechnungs-Rath verliehen worden. Der bei der Königl. Direction der Ostbahn beschäftigte Regierungs-Assessor Paul Heinsius ist zum Mitgliede dieser Behörde ernannt worden.

Reichs-Eisenbahn-Amt. Beim Reichs-Eisenbahn-Amte sind: die Eisenbahn-Secretäre Wilhelm Raeke und Theodor Martin als Geheime expedirende Secretäre und Calculatoren und der Eisenbahn-Secretär Albert Ferdinand Naumann als Geheimer Registrator angestellt worden. Der Geheime Canzlei-Secretär Carl Wilhelm Ferdinand Blaescke, bisher im Reichscanzler-Amt, ist in gleicher Eigenschaft beim Reichs-Eisenbahn-Amt angestellt worden. Dem Bureauvorsteher im Reichs-Eisenbahn-Amte, Geheimen expedirenden Secretär und Calculator Rudolph Heinrich Ende ist der Character als Rechnungs-Rath verliehen worden.

Pfälzische Eisenbahn. Die Inspectoren Hessert und Laval wurden zu Oberinspectoren befördert. Vom Verwaltungsrath wurde an die Stelle des verstorbenen Banquiers S. Ladenburg der quiesc. Oberstaatsanwalt Ed. Lang in Winzingen zum Mitgliede des Verwaltungsraths-Ausschusses gewählt.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. n. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. December 1873.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	90	%
do. II. Emiss.	5	B.	97⅞	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	97¼	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	87	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	89	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	100½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	99¼	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	98½	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	96¼	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	93⅜	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	101	%
do. II. Serie	4½	B.	100¾	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	83⅝	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	83⅝	%
do. III. Serie C.	3½	B.	79⅛	% à 1000, 500, 200 und
do. IV. Serie	4½	B.	100	% 100 Thlr.
do. V. Serie	4½	B.	99⅝	%
do. VI. Serie	4½	B.	99⅝	%
do. VII. Serie	5	B.	102⅞	%
do. Nordbahn	5	B.	103	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	90¼	%
do. do. II. Serie	4½	B.	98	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	91	%
do. do. II. Serie	4½	B.	98⅝	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	90	% à 1000, 500, 200 und
do. do. II. Emiss.	4	B.	90	% 100 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	98	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	98	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	89½	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	98	%
Berlin-Anhalt	4	B.	94	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	100⅜	%
do. Lit. B.	4½	B.	100⅜	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	103½	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4½	B.	99½	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	92¾	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	92¾	% 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	102⅞	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	91½	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	91½	%
do. D.	4½	B.	100¾	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	102	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	90½	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	90½	% à 1000, 500, 200 und
do. IV. Emiss. *	4½	B.	101½	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	90¾	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	88	% à 200 Thlr = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	83	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	95	% à do. = do.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	W.	93¼	% à do. = do.
Braunau-Strasswalchner	5 i. S.	W.	—	fl. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	4½	B.	98¾	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	98¾	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	98¾	% à do. do.
Brünn-Rossitz *	5 i. S.	L.	91½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	94⅝	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	93¾	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	91½	% à do. = do.
Chemnitz-Komotau	5	L.	84¾	% à 200 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	88¾	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	97½	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	101	%
do. II. Emiss.	5	B.	102½	%
do. do.	4	B.	91	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	91	% 100 Thlr.
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	99⅝	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	91⅛	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	91	%
Crefeld-Kreis-Kempten	5	B.	98¾	% à 100 Thlr.
Dniesterbahn	5 i. S.	W.	32	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau *	5 i. S.	L.	65½	% à 200 fl. ö. W. i. S.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5i.S.	L.	80	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	70½	% à do. = do.
Ebensee-Ischl-Steger	5i.S.	W.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5i.S.	W.	79½	% à do. = do.
Fünfkirchen-Barcser*	5i.S.	W.	82¾	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn*	5i.S.	L.	92⅞	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	88	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5i.S.	L.	86½	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn	5i.S.	L.	74¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn	5	B.	101⅞	% à 1000 Fs., 300 Fs. = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4½ i.S	L.	86	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5i.S.	L.	88¾	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	85¾	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben	5	B.	100½	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	—	% in fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	—	% in Thlr. à 105 kr. }
do. do.	5	F.	—	% 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M 5	W.	91	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000
	ö.W.5	W.	87	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl.
do.	5i.S.	W.	104¾	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5i.S.	W.	102¾	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5i.S.	W.	95	fl. ö. W. pr. 100 fl. i. S. } à 300 fl. i. S.
do.* Emiss. 1862	5i.S	W.	94	do. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Linz-Budweis	5i.S.	W.	104	do. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Emiss. 1870	5i.S.	W.	103	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
do.* Salzburg-Tirol	5i.S.	W.	—	do. pr. do. à do.
Kaschau-Oderberg*	5i.S.	W.	85	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn*	5i.S.	W.	94¼	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5i.S.	W.	93	% à do.
do. Emiss. 1872*	5i.S.	W.	90½	% à do.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	103	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	95	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	92½	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	91¾	% à 100 und 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	103¾	% a do.
Lemberg-Czernowitz*	5i.S.	L.	65	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	76	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Em.	5i.S.	L	64½	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5i.S.	L	62⅜	% à do. = do.
Leoben-Vordernberg	5i.S.	W.	—	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	—	% }
do.	4	F.	—	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	—	% }
Lundenburg-Nikolsb.-Grussbach	5i.S.	L.	40¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	30	% à do. = do.
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	100⅞	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4½	B.	100⅞	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	100⅝	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	71¼	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	100¾	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	93¾	% }
do. I. Emiss.	4	L.	92	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	91	% }
do.	4½	L.	101	% }
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	72	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	5i.S.	W.	50	% à 300 fl. do.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	48	% à do.
Märkisch-Posen	5	B.	102½	% à 500 u. 100 Thlr.
Mehltheuer-Weida	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	94¾	% }
do. II. Ser.	4	B.	92½	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	95	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	92½	% }
do. IV. Ser.	4½	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	—	% à do.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	101	% à do.
Oberschlesische A.	4	B.	90¾	% }
do. B.	3½	B.	82⅞	% }
do. C.	4	B.	91	% }
do. D.	4	B.	90⅞	% } à 1000, 500 und
do. E.*	3½	B.	82	% } 100 Thlr.
do. F.* 3½	4½	B.	100	% }
do. G.	4½	B.	99¼	% }
do. H.*	4½	B.	100	% }
do. von 1869	5	B.	102	% }
do. Brieg-Neisse	4½	B.	98¾	% } à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	102½	% }
do. do.	4	B.	90¾	% }
do. Stargard-Posen	4	B.	90¾	% }
do. do. II. Emiss.	4½	B.	100	% }
do. do. III. Emiss.	4½	B.	100	% } à 100 und 50 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	102	% }
do. Lit. B.	5i.S.	W.	77½	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	138¼	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	—	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	111	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	96¾	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	—	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	—	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	101½	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	5	B.	100¾	% à do.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	82	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	79	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5i.S.	W.	98½	% à 200 Thlr.—300 fl. ö. W. i. S.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	—	% à
Pfälzische Nordbahn	5	F.	—	% à
do. do.	4½	F.	—	% à
Pilsen-Priesen	5i.S.	L.	82⅞	% 100 Thlr. — 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	5i.S.	L.	61 7/3	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	61	do. pr. do.
Rechte Oderufer	5	B.	102½	% à 500 u. 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	91	% }
do.*	3½	B.	83	% }
do. III. Emiss. v. 1858—1865.	4½	B.	99⅜	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do.	5	B.	102	% }

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1867	1868	1869	1870	1871	1872	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	1	½	⅗	⅗	1	4	B.	31⅝	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner*	—	5	5	5	5	6	5	W.	147½	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	7	5	5	—	5	L.	89	% à 100 Thlr.
A tona-Kiel	5	6	7	7	7	7⅓	4	B.	120⅜	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5½	6	7¼	6 1/10	6 3/10	6½	4	B.	101½	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	10	10	10	12	12	12	5	L.	140	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
do. Emiss. 1872 85% Einz.	—	—	—	—	—	5	5	L.	121¾	do. pr. do. à do.
Baltische	—	—	—	—	—	3	3	B.	52¾	% 125 RS. = 136 Thlr.
Bayerische Ostbahn*	7	7¼	8½	7½	8	—	4½	F.	—	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	7½	8	8½	8	7½	6	4	B.	105	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt abgest.	13 11/12	13 7/12	13⅞	16	18½	17	4	B.	159½	% à 200 „
do. neue	—	—	—	—	—	5	5	B.	143½	% à do.
Berlin-Dresden	—	—	—	—	—	5	5	B.	58¼	% à 100 „
Berlin-Görlitz	—	0	1	1	0	3½	4	B.	98	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	103	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9½	9½	10½	10	10¾	12	4	B.	199	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	17	18	20	14	8	4	B.	114	% à 100 „
Berliner-Nordbahn	—	—	—	—	—	5	5	B.	28¼	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	36¾	% à 200 „
Berlin-Stettin	8	8⅙	9⅙	9⅙	11 5/12	12¾	4	B.	162	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	5	3½	3½	4	3	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* 5 2/10	5	6	7¼	7 9/20	8¼	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. do.
Braunau-Strasswalchner	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	8⅓	8⅓	7½	9½	7½	4	B.	106¾	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	B.	18½	% à 200 „
Brest-Grajewo	—	—	—	—	—	5	5	B.	24½	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	—	—	—	—	—	5	5	B.	50¾	% à 125 RS. — 136 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	8	3	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtĕhrader Lit. A Ser. I—V	10 5/42	12 5/21	12 5/21	13 13/14	18 1/10	10	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. do. Ser. VI. 80% Einz.	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
do. Lit. B. Ser. I	—	—	—	—	5	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
do. do. Ser. II	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
do. do. Ser. III. 80% Einz.	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
Chemnitz-Würschnitz	6½	7	7½	7¼	8½	7½	4	L.	139½	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	8 11/20	8 1/12	8 9/10	10½	11⅕	9 7/20	4	B.	146½	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	5	5	5	5	B.	110½	% à 200 „
Cottbus-Grossenhain	—	—	—	—	4	6	4	L.	113	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5½	5	L.	104	% à 200 „
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	5	5	0	5	B.	21½	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	5	6	6	6	6	B.	57½	% à 100 „
Cuxhaven-Stade 40% Einz.	—	—	—	—	—	6	6	B.	59	% à 200 „
Dniester Bahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Donau-Drau* (Battasz.-Domb.)	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
Dux-Bodenbach	—	5	5	5	5	5	5	W.	85	do. pr. do.
do. Lit B.	—	—	—	—	—	5	5	W.	85	do. pr. do.
Erzherzog Albrechtbahn*	—	—	—	—	—	5	5	W.	118	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser*	—	7	7	5	5	5	5	W.	—	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb.* 5 2/10	9½	7	7	8	8½	7	5	W.	225½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gera-Plauen Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	58¾	% à 200 Thlr.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	3	0	4	H.	—	% à 150 „
Gössnitz-Gera	—	—	—	—	4	4⅘	4	L.	85	% à 100 „
Gotthardbahn 40% Einz.	—	—	—	—	—	6	6	B.	101⅞	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4¼	7	10	9	12	12		W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	4	4	4	0	4	B.	38½	% à 100 Thlr.
do. Stamm.Prior.	—	—	5	5	5	2½	5	B.	58⅞	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	5	5	5	5	5	B.	42½	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	—	—	—	—	—	5	5	B.	54	% à do.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5	5	5	B.	66	% à 200 Thlr.
do. do. II. Serie	—	—	—	—	—	5	5	B.	76	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	8½	9	9½	9½	11	11⅗	4	F.	156	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	15 10/21	19¾	20	17 1/7	16⅕	14 2/7	5	W.	209	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	—	5	5	5	5	5	5	W.	210	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	8⅕	6 3/10	7 13/14	5	5	W.	221	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	5	5	5	5	5	W.	195	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	5	5	5	5	5	W.	133½	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	—	—	5	5	5	5	5	W.	157½	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	25	28½	14	14½	19	16½	4	L.	240	% à 100 Thlr.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	71	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	7	7	7	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	2	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9⅜	11⅕	10 3/10	9 9/10	11 8/4	11	4	F.	191½	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	2 2/8	2½	2⅞	3⅛	4	4½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	—	—	—	—	—	0	4	B.	17⅛	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Lundenburg-Nikolsb.-Grussb.	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Magdeburg-Halberstadt	13	15	10½	8⅔	8½	8½	4	B.	130	% }
do. Lit. B.	3½	3½	3½	3½	3⅓	3½	3½	B.	79¼	% }
do. Lit. C.	—	—	—	—	—	5	5	B.	102½	% } à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig	18	19	14½	12	16	14	4	L.	266	% }
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	95¼	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	5	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkische Grenzbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	—	—	4	2	0	0	4	B.	38	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	0	1½	5	B.	68	% à 200 „
Münster-Enschede Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	1½	5	B.	54	% à 200 „
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	97½	% à 100 „
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	5	5½	5 4/10	6 4/10	8¾	7½	4½	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	98½	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt*	—	—	4	4	4	4	4	B.	66¾	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	5	1	0	0	5	B.	54⅛	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkbg.) Stamm-Pr.	—	—	—	—	2½	5	5	L.	76½	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	13⅔	5	13½	12⅔	13⅔	13⅔	3½	B.	186⅜	% à 100 „
do. *Lit. B.	13⅔	15	13½	12⅔	13⅔	13⅔	3½	B.	168⅜	% à 100 „
do. Lit. D.	—	—	—	—	—	—	3½	B.	174½	% à 100 „
Oberhessische*	—	—	3½	3½	3½	3½	3½	F.	—	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	—	5	5	5	5	5	W.	194	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	W.	101½	do. pr. do. i. S.
Oesterr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	8½	10½	12	12	12	10	5	W.	339	fl. ö. W. pr. Stck. v. frs. 500
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	6⅗	16⅗	5	3	4	4	5	W.	167	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	0	0	0	0	4	B.	30⅝	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	0	0	0	0	5	B.	63½	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	1	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Ndd. V.-B.)	—	5	5	4½	4½	4½	4½	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4 9/10	6¾	6	4	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Pommersche Centralbahn	—	—	—	—	4	4	4	B.	5⅛	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	17⅞	% à 200 „
Prag-Dux	—	—	—	—	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	—	5	4	3	6	5	B.	121½	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5	6	5	B.	122½	% à 200 „
Rheinische	7½	7⅛	7⅘	8⅖	10	9 2/[illegible]	4	B.	145½	% à 250 „

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rhein-Nahe Bahn*	4 1/2	B.	101 1/4	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4 1/2	B.	101 1/4	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	99 1/4	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	97 1/2	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	97 5/8	% à do.
do. * (Jelez-Woronosch)	5	B.	92 1/2	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	97 1/8	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	97 1/8	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	97 3/8	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	97 3/8	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	92	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	98	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5 i.S.	W.	84	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	92	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	100	%
do. III. Emiss.	4	L.	92	%
do- IV. Emiss.	4 1/2	L.	100	%
do. V. Emiss.*	4 1/2	L.	—	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	94 1/2	% à 100 Thlr. = 136 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	91	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	87 1/2	% à do. do.
Ungarisch-Galizische*	5 i.S.	W.	75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn*	5 i.S.	W.	69	% à 300 fl. do.
Ungarische Ostbahn*	5 i.S.	W.	61	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Stuhlw.-Raab-Graz)	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Warschau-Terespol*	5	B.	94	% à 1000 u. 100 S. R. — 107 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	97	% à 500 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	96	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	95 1/2	% à do.
Werrabahn*	5	L.	99	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1867	1868	1869	1870	1871	1872	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rheinische neue 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	5	B.	140	% à 250 Thlr.
do. Stamm-Prior.	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	10	9 2/5	4	B.	—	% à 250 „
do.* Litt. B.	—	—	4	4	4	4	4	B.	90 1/8	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	23 7/8	% à 200 „
Rumänische	—	—	—	—	—	3 3/5	5	B.	32 1/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	8	B.	—	% à 150 „
Russische Bahnen*	5	5	5	5 1/6	5 1/8	5 1/2	5	B.	96 1/2	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	44	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	29	% à 100 „
I. Siebenbürger*	—	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	100 1/2	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	—	—	—	—	5	5	5	W.	132	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Thüringische	8 1/2	9	8 3/4	9	10 1/2	9	4	L.	133 1/2	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	—	4	4	4	4	4	4	L.	88	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	98	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	—	—	0	0	0	0	4	B.	23	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	9/10	1 1/6	1 1/20	1 1/4	5	B.	—	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	10	5 3/4	5	W.	195 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	6	7	7	8	9	7	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	—	5	5	5	5	5	5	W.	98 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	—	—	—	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Ungar. Ostbahn*	—	—	5	5	5	5	5	W.	39 1/2	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Bromberg	—	—	—	—	—	4	4	B.	—	% à 500 R. P.
Warschau-Terespol*	—	—	5	5 1/2	5 1/2	—	5	B.	—	% à 100 R.S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/3	6 2/3	9 7/12	12	12	10	5	B.	83 3/4	Thlr. pr. 60 Rub.
Weimar-Gera*	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	77	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	58 1/2	% à 200 „
Werrabahn	2 6/10	2 1/4	1 1/3	1	3	2 2/3	4	B.	—	% à 100 „
Zwickau-Lengenf.-Falkenst. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	51	% à 200 „
Schweizer Centralbahn	5 8/10	6 2/5	6 4/5	6 8/10	9	9	oh. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	7 1/2	8	7 1/2	7	9	8	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	0	0	0	0.4	2	1 3/5	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	8 3/5	11 1/5	11 1/5	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	18	15 1/4	16 3/4	10 1/2	14 1/2	16 3/4	„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	5	6 5/8	6 3/5	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	8	8		8	8	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7	7			7	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12			12	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserord. Gl.-Vers.)

13. Januar *Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig. Tagesordnung siehe in No. 104 S. 1213.

17. „ *Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. Tagesordnung siehe in No. 108 S. 1262.

20. „ *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust. Tagesordnung siehe in No 107 S. 1256.

28. „ *Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft zu Crefeld. Siehe Seite 6.

29. „ *Halberstadt-Blankenburger Eisenb.-Ges. zu Braunschweig. S. S. 6.

Einzahlungen.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Actionäre, welchen die mit den Nummern 23 54 92 97 229 317 332 345 369 370 379 391 392 393 394 399 400 408 416 428 429 430 431 432 433 434 437 448 und 486 bezeichneten Quittungsbogen zugetheilt worden sind, haben die durch die öffentliche Bekanntmachung vom 11. September v. J. für die Zeit vom 1. bis 8. October v. J. ausgeschriebene dritte Einzahlung von 10% auf die von ihnen gezeichneten Stammactien wiederholter besonderer Aufforderung ungeachtet noch immer nicht geleistet. Dieselben werden vom Aufsichtsrath unterm 31. Decbr. 1873 nochmals aufgefordert, die restirenden Einzahlungen nebst Verzugszinsen bei derjenigen Annahmestelle, bei welcher die erste und resp. zweite Rate eingezahlt ist, und zwar bis spätestens zum 1. März 1874 zu leisten, widrigenfalls gegen die Säumigen in Gemässheit der Bestimmung des § 7 des Gesellschaftsstatuts weiter vorgegangen werden soll.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
14. Januar	zu Crefeld	Crefeld-Kr. Kemp. Indb.	Betriebsmaterial	1265
14. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Schwellen	1257
14. „	zu Mülhausen i/E.	Notar Diemer	Ziegelei-Verkauf	1267
14. „	zu Winterthur	Pössthalbahn	Erdarbeiten 3—5 Loos	—
14. „	zu Aulendorf	Württemb. Stsb.	Stationsgeb. zu Burgweiler	—
15. „	zu Görlitz	Berlin-Görlitz	Hochbauten auf Bahnhof Görlitz	—
15. „	zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Uniform-Tuche	—
15. „	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Locomotiven- und Tenderverkauf	43
15. Januar	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Erd- etc. Arbeiten	—
15. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Knallsignale etc.	43
15. „	zu Geldern	Venlo-Hamburg	Wärterbuden	—
15. „	zu Köln	Rheinische E.	7150 Pflastersteine	—
15. „	zu Crailsheim	Württemb. Stsb.	Hochbauarbeiten	—
16. „	zu Berlin	Berlin-P.-Magdeb.	Schienen-Verkauf	—
17. „	zu Ratingen	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
17. „	zu Stade	Stade-Cuxhafen	Eis. Brückenüberbau	14
19. „	zu Cassel	Bebra-Friedländer E.	Schwellen	15
19. „	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	Maurer- u. Zimmerarbeiten	—
20. „	zu Kattowitz	Oberschles. E.	Gusseis. Perronhalle	—
20. „	zu Köln	Rheinische E.	Wasserleitungsröhren	—
20. „	zu Dortmund	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
20. „	zu Ratingen	dieselbe	ca. 100 Cbm. Weisskalk	—
21. „	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	67 optische Telegraphen	—
25. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Personenwagen	22
26. „	zu Cassel	Bebra-Friedl. E.	Eis. Brückenüberbau	43
26. „	zu Allendorf a/W.	dieselbe	Ausführung des Vollausbruchs und der Maurerarbeiten am Oberriedener Tunnel	—
26. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Dampfmaschinen-Verkf.	—
26. „	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	Hochbauarbeiten auf Bahnhof Eydtkuhnen	—
26. „	zu Budapest	Ungar. Stsb.	Schienen	—
27. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Bauarbeiten	1265
28. „	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Oberbaumaterialien	43
29. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Werkstattsmaterialien	44
31. „	zu Altona	Altona-Kieler E.	Güterwagen	43
31. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Schienen	—
31. „	daselbst	dieselbe	Kleineisenzeug	—
31. „	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenb.	Personen-, Güterwagon etc. für Tarnow-Leluchow	—
31. „	zu Winterthur	Winterthur-Singen-Kreuzlinger E.	Eisenconstruction für Rheinbrücke bei Stein	—
2. Februar	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Erd- u. Baggerarbeiten	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Vom Jahre 1869: No. 405.
„ „ 1870: No. 11481.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1867 per 1. Januar: No. 22718.
„ „ 1867 per 1. Juli: No. 22084.
„ „ 1868 per 1. Januar: No. 8429.
„ „ 1868 per 1. Juli: No. 7935. 8885. 15909. 17097.
„ „ 1869 per 1. Januar: No. 1472. 11481. 21643.
„ „ 1869 per 1. Juli: No. 12879. 20595. 22223. 22274.
„ „ 1870 per 1. Januar: No. 12876.
„ „ 1870 per 1. Juli: No. 10882.
„ „ 1871 per 1. Januar: No. 860. 6852. 15872. 17284.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1866, **Coupon No. 1,** die Nummern: 156. 263. 443 mit 447. 919. 1377. 1540 mit 1543. 1614. 1730. 1760. 1761. 2288. 2354. 2895 mit 2899. 3008. 3063. 3064. 3368. 3786 mit 3787. 3835 mit 3842. 3978. 4330. 5339. 5352. 5646. 5647. 5902. 5903. 5906. 5907. 5987 mit 5989. 5996. 6101. 6240. 6241. 6888 mit 6891. 7772. 8392. 8482. 8484. 9482 mit 9485. 9532. 9670. 9671. 10605. 11086. 11555.

Vom Jahre 1867, **Coupon No. 2,** mit folgenden Nummern: 156. 443 mit 447. 869. 919. 1377. 1614. 2354. 2895 mit 2899. 3008. 3063. 3064. 3368. 3410. 4640. 5352. 5646. 5647. 5902. 5903. 5987 mit 5989. 5996. 6101. 6888 mit 6891. 8392. 8482. 8484. 9482 mit 9485. 9532.

Vom Jahre 1868, **Coupon No. 3,** mit den Nummern: 156. 1377. 1540 mit 1543. 2225. 3368. 3390. 3827. 6101. 6888 mit 6891. 6936. 7082. 7772. 8392. 8482. 8484. 9532. 10605.

Vom Jahre 1869, **Coupon No. 4,** mit den Nummern: 156. 860. 954. 1147. 1377. 1540 mit 1543. 2221. 3357 mit 3359. 3368. 3847. 6101. 6888 mit 6891. 6937. 7082. 7891. 8392. 8482. 8484. 9199. 9532. 10605. 11666. 13145.

Vom Jahre 1870, **Coupon No. 5,** mit den Nummern: 156. 572. 1147. 1377. 1540 mit 1543. 1899. 2013. 2014. 2708. 2742. 2991 mit 2995. 3357 mit 3359. 3368. 4173 mit 4176. 4409. 5334. 5591. 6101. 6888 mit 6891. 7082. 7304. 7305. 8392. 8482. 8484. 8657 mit 8660. 9201 mit 9206. 9532. 10605. 10982. 11247. 11635. 12401.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1867 per 1. Januar: No. 4847.
„ „ 1867 per 1. Juli: No. 150. 3021.
„ „ 1868 per 1. Januar: No. 1001.
„ „ 1868 per 1. Juli: No. 6831. 7067.
„ „ 1869 per 1. Juli: No. 1946. 7516. 10224. 11677.
„ „ 1870 per 1. Januar: No. 294. 10508.
„ „ 1870 per 1. Juli: No. 3544. 4900.
„ „ 1871 per 1. Januar: No. 5554.

III. Pfälzische Nordbahnen.

Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1870, **Coupon No. 1,** mit den Nummern: 200. 694. 705. 708. 781. 890. 925. 927. 999. 1003. 1081 mit 1083. 1256. 1364. 1479. 1678. 1975. 2012. 2015. 2071. 2072. 2101. 2162. 2164. 2214. 2551. 2556. 2557. 2851. 3184. 3474. 19405. 19453. 19455. 20076 mit 20079. 20082. 20212 mit 20215. 20363. 20546. 20547. 20627. 20745. 20953. 21121. 21144. 21157. 21170 mit 21172. 21193. 21226. 21228. 21275 mit 21277. 21311. 21314. 21340. 21374. 21379. 21463. 21465. 21484. 21486. 21511. 21539. 21550. 21599. 21600. 21642. 21673. 21679. 21683. 21691.

Actien-Zins-Coupons.

a) der Neustadt-Dürkheimer Bahn.

Vom Jahre 1867 per 1. März: No. 2313.
„ „ 1867 per 1. September: No. 2075. 2863.
„ „ 1868 per 1. September: No. 805. 1824.

b) der Alsenzbahn:

Vom Jahre 1870 per 1. Januar: No. 7561. 8541. 8582.
„ „ 1870 per 1. Juli: No. 8166.
„ „ 1871 per 1. Januar: No. 11179.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten § der Satzungen als ungiltig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim.

Ludwigshafen, den 20. December 1873.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Jaeger.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die Inhaber der noch nicht zur Einlösung präsentirten fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen Littr. D unserer Gesellschaft, welche bereits durch unsere Bekanntmachung vom 28. März 1872 zur Rückzahlung vom 1. Juli 1872 ab gekündigt sind, fordern wir hiermit auf, dieselben mit Coupons vom 1. Juli 1872 ab bei unserer Haupt-Casse hier Behufs Empfangnahme der Zahlung einzureichen. Wir machen hierbei wiederholt darauf aufmerksam, dass vom 1. Juli 1872 ab die gedachten Obligationen nicht mehr verzinslich sind.

Berlin, den 4. Januar 1874.

Das Directorium.

Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Vom 15. Januar cr. ab tritt folgender Fahrplan in Kraft:

A. Von Hannover nach Altenbeken.

	Morgens	Mittags	Nachmittags	Abends
Hannover	7^{23}	12^{33}	4^{15}	9^{25}
Linden	7^{32}	12^{42}	4^{24}	9^{36}
Ronnenberg . . .	7^{42}	—	4^{34}	9^{47}
Weetzen . . Ank.	7^{47}	12^{55}	4^{39}	9^{53}
Abf.	7^{50}	12^{57}	4^{41}	9^{56}
Bennigsen	8^{3}	1^{9}	4^{53}	10^{12}
Eldagsen	8^{13}	—	5^{2}	10^{23}
Springe	8^{21}	1^{24}	5^{10}	10^{32}
Münder	8^{34}	1^{36}	5^{24}	10^{47}
Hasperde	8^{41}	1^{43}	5^{31}	10^{55}
Hameln	8^{55}	1^{57}	5^{45}	11^{7}
Emmerthal . . .	9^{7}	2^{9}	5^{57}	—
Pyrmont-Lügde . .	9^{24}	2^{30}	6^{15}	—
Schieder	9^{39}	2^{45}	6^{30}	—
Steinheim	9^{53}	3^{1}	6^{45}	—
Bergheim	10^{3}	3^{12}	6^{56}	—
Sandebeck	10^{12}	—	7^{5}	—
Altenbeken . Ank.	10^{32}	3^{39}	7^{24}	—
	Vormittags	Nachmittags	Abends	

B. Von Altenbeken nach Hannover.

		Morgens	Morgens	Mittags	Abends
Altenbeken .	Abf.	—	9^{17}	1^{24}	7^{42}
Sandebeck . .	"	—	9^{32}	—	8^{0}
Bergheim . .	"	—	9^{43}	1^{51}	8^{11}
Steinheim . .	"	—	9^{57}	2^{3}	8^{23}
Schieder . . .	"	—	10^{9}	2^{15}	8^{35}
Pyrmont-Lügde	"	—	10^{25}	2^{32}	8^{51}
Emmerthal . .	"	—	10^{46}	2^{51}	9^{10}
Hameln . . .	"	6^{15}	11^{4}	3^{5}	9^{24}
Hasperde . .	"	6^{29}	11^{17}	—	9^{35}
Münder . . .	"	6^{38}	11^{27}	3^{21}	9^{42}
Springe . . .	"	6^{53}	11^{42}	3^{34}	9^{55}
Eldagsen . .	"	7^{2}	11^{50}	—	10^{2}
Bennigsen . .	"	7^{16}	12^{4}	3^{51}	10^{13}
Weetzen . .	Ank.	7^{29}	12^{17}	4^{2}	10^{24}
	Abf.	7^{32}	12^{20}	4^{5}	10^{26}
Ronnenberg .	"	7^{41}	12^{27}	—	10^{32}
Linden . .	"	7^{52}	12^{40}	4^{22}	10^{43}
Hannover . .	Ank.	8^{0}	12^{47}	4^{30}	10^{50}

C. Von Weetzen nach Haste.

		Morgens	Morgens	Nachmittags
Weetzen . .	Abf.	6^{0}	8^{15}	4^{45}
Wennigsen .	"	6^{16}	8^{34}	5^{2}
Egestorf . .	"	6^{32}	8^{53}	5^{19}
Barsinghausen	Ank.	6^{45}	9^{23}	5^{43}
Nenndorf . .	Abf.	—	9^{47}	6^{5}
Haste . . .	"	—	9^{59}	6^{17}

D. Von Haste nach Weetzen.

	Morgens	Vormittags	Abends
Haste	—	10^{40}	7^{44}
Nenndorf	—	10^{55}	8^{4}
Barsinghausen . .	7^{0}	11^{30}	8^{45}
Egestorf	7^{10}	11^{45}	9^{5}
Wennigsen . . .	7^{19}	11^{59}	9^{25}
Weetzen	7^{27}	12^{10}	9^{40}

Das Weitere besagen die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne.

Hannover, den 5. Januar 1874.

Betriebs-Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von

10 250 Stück Knallpatronen

1 360 Stück Ledertaschen mit Blecheinsatz dazu und Leibriemen,

350 Stück Blechkasten für Patronen

sollen zusammen oder im Einzelnen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

den 15. Januar 1874, Vormittags 10 Uhr

in unserem Büreau am Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst anberaumt, bis zu welchem Termine die versiegelten mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Knallsignalen etc."

versehenen schriftlichen Anerbietungen an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden sind.

Die erforderlichen Bedingungen sowie die vorhandenen Probeexemplare der einzelnen Gegenstände können im genannten Büreau eingesehen, erstere auch abschriftlich gegen Erstattung der Copialien von hier bezogen werden.

Breslau, den 18. December 1873.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Burkhard.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Brücken im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn, veranschlagt zu rund:

186 151 Klgr. Schmiedeeisen und

8 749 Klgr. Gusseisen

soll in 6 getrennten Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, und ist hierzu Termin auf:

Montag, den 26. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unser Bau-Büreau hierselbst, Bahnhofstrasse 22, anberaumt worden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Brücken im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn"

versiegelt und portofrei bis zur festgesetzten Terminsstunde an uns einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im oben bezeichneten Büreau aus, auch können von dort letztere gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Die eingehenden Offerten werden in diesem Termine in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erbrochen, später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 30. December 1873.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Anlieferung von 1) 45 000 Stück Mittelschwellen und

2) 4484 Stück oder rot. 13 837 lfdn. Metern eichenen Weichenschwellen für die Bebra-Friedländer Eisenbahn verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Submissions-Formulare können bei uns eingesehen, Submissions-Formulare auch auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien von uns bezogen werden.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Anlieferung von Mittel- und Weichenschwellen"

bis spätestens zu dem

Montag, den 19. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,

bei uns anstehenden Termine einzureichen; die eingehenden Angebote werden in diesem Termine erbrochen.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 28. December 1873.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von 50 offenen und 50 bedeckten Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Anerbietungen sind bis zum **31. Januar 1874** an uns einzureichen. Lieferungsbedingungen können von unserm Hauptbüreau hierselbst bezogen werden.

Altona, den 30. December 1873.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es wird beabsichtigt, zwei ältere für den diesseitigen Betrieb nicht mehr taugliche Locomotiven mit Tendern zu verkaufen.

Die eine dieser Locomotiven steht auf dem hiesigen Werkstättenhofe zur event. Besichtigung bereit, während die andere noch Dienst auf Neubaustrecken leistet.

Gefällige Offerten hierauf beliebe man franco bis spätestens zum **15. Januar a. f.** an den Unterzeichneten zu richten, welcher auch zu jeder weiteren Mittheilung bereit ist.

Witten, den 17. December 1874.

Der Maschinenmeister.
Schmidt.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Bahn-Unterhaltung pro 1874 erforderlichen Oberbau-Materialien, und zwar von:

25 912 lfd. Meter eisernen Bahnschienen im Gewicht von rot. 950 000 Kg.,

8200 lfd. Meter Schienen von Bessemer- oder Puddel-Stahl im Gewicht von rot. 306 700 Kg.,
90 000 Stück Hakennägel,
4000 „ Laschen,
11 000 „ Laschenbolzen,
3200 „ Unterlagsplatten,
30 000 „ kiefernen Mittelschwellen,
7000 „ eichenen Mittelschwellen,
3000 „ kiefernen Stossschwellen,
700 „ eichenen Stossschwellen,
7720 lfd. Meter kieferne Weichenschwellen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Submissions-Formulare werden durch unser Central-Bureau (Berlinerstrasse 76) auf Verlangen mitgetheilt.

Offerten hierauf sind bis zum

28. Januar cr., Vormittags 11 Uhr,

an uns einzureichen. — Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Breslau, den 4. Januar 1874.

Die Direction.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

circa 41000 Kilogr. Eisen und Stahl
„ 7000 „ Metalle
„ 120 Stück Pufferfedern
„ 100 Kilogr. Filz
„ 500 „ gesponnene Hanfliederung
„ 2300 Stück Schmierkissen

diversen Metallblechen, Holzschrauben, Drathstiften, Splinten, Schmirgelwaaren, Gummiwaaren, Stoffen zu Teppichen, Gardinen, Segelleinen, Farben, Lacke, Oele, Glaswaaren, sowie harten und weichen Hölzern,

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 29. Januar 1874, Vormittags 11 Uhr,

in dem Büreau des Unterzeichneten hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten francirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Werkstatts-Materialien“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Submissions-Bedingungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, auch können dieselben gegen Erstattung von $7^1/_2$ Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Guben, den 5. Januar 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Hagen.

Die Stelle eines **Maschinentechnikers** zur Fertigung der vorkommenden Zeichnungen im Werkstättenbureau der Berlin-Stettiner Eisenbahn zu Stargard i. Pom. ist frei und kann sofort besetzt werden. Bewerber wollen sich an den Unterzeichneten wenden.

Stargard i. Pom., den 8. Januar 1874.

J. W. Eichholz,
Maschinenmeister.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 4. 1874.

Das Hauptblatt erscheint
jeden Freitag;
Montags u. eventuell bei Bedürfniss
Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für $1^{1}/_{3}$ Thlr. zu beziehen
durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt
des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen und Beiträge
sind an die Redaction franco einzusenden

Zeitung des Vereins



Inserate
werden à $1^{1}/_{2}$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
2000 Beilagen in Quart werden den von
den Eisenbahnen und durch den Buchhandel
bezogenen Exemplaren für 8 Thlr.
beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den
durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 16. Januar 1874. (Schluss der Nummer: 15. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 2 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

Volkswirthschaftliche Reminiscenzen aus der Weltausstellung.

IV.

Indem wir auf die Ausstellung des statistischen Departements des Oesterr. Handelsministeriums übergehen, müssen wir der Befriedigung Ausdruck geben, welche die nachträgliche Veröffentlichung der Geschichte des Oesterr.-Ungar. Bahnwesens hervorgerufen hat, deren Besprechung deshalb auch nicht mehr hierher gehört, obwohl diese unter dem noch beibehaltenen Titel: „Miscellen über die Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen" erschienene Geschichte im Verzeichnisse der in Rede stehenden Ausstellungsgegenständen, als theils in Vorbereitung, theils im Druck befindlich angezeigt war.

Als solche Publicationen waren ferner angezeigt: 1) Entwickelung der Bahnen bis Ende Mai 1873, 2) statistische Darstellung der im Betriebsjahre 1872 auf den Oesterr. Bahnen vorgekommenen Unglücksfälle und aussergewöhnlichen Ereignisse 3) Resultate der von der k. k. General-Inspection der Oesterr. Bahnen 1871 und 1872 vorgenommenen Locomotiv-Prüfungen.

Die Anerkennung aller Fachmänner erlangten: a) die „graphischen Darstellungen betreffend die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns und ihren Betrieb im Jahre 1871 in 6 Tableaux (I—III. Oesterreich, IV—VI Ungarn) über den Stand des Fahrparkes, über die Leistungen im Personen- und Güterverkehre, dann über die finanzielle Lage, anderseits b) 2 Tableaux (1 Oesterreich, 2 Ungarn) über die Entwickelungsgeschichte der Oesterr.-Ung. Bahnen während des Dezenniums von 1862 bis incl. 1871.

a) In der graphischen Darstellung des Verkehrswesens während des Betriebjahres 1871 wurde jede der 3 behandelten Materien: Fahrpark, Verkehr und finanzielle Daten nach dem gleichen Prinzipe und Maassstabe behandelt. Bei Darstellung der Längen der nach ihrer geographischen Richtung gezeichneten Bahntrace ist 1 Oesterr. Meile gleich 1 Centimeter angenommen worden. Auf die nicht dem allgemeinen Verkehre dienenden Bahnen, wie die Wiener Verbindungsbahn wurde keine Rücksicht genommen. Dagegen wurden die doppelgeleisigen Bahnen ersichtlich gemacht.

Die Tableaux I. und IV. brachten den Fahrpark zur Anschauung. Das Totale der Ausrüstung jeder Bahn wurde auf die wirkliche Bahn-Meile reducirt und der gewonnene Quadrant als graphische Einheit längs der verschiedenen Bahn-Tracen aufgetragen. Die Locomotive erscheint in der Darstellung als die Einheit der bewegenden Zugkraft u. z. eine Locomotive = 2 Millimeter. Die sich zur Darstellung der Leistungsfähigkeit im Personen- und Güterverkehre am vortheilhaftesten als Einheit eignende Achse wurde bei den Personenwagen = 1 Millimeter, ferner wurden 10 Güterwagen-Achsen gleichfalls mit 1 Millimeter angenommen. Mit Rücksicht auf die vorwiegende Ausrüstung der Oesterr.-Ungar. Bahnen mit zweiachsigen Personen- und Güterwagen, sowie darauf, dass auf eine Personenwagen-Achse durchschnittlich 16 Sitz- und Stehplätze entfallen, dagegen die Ladungsfähigkeit einer Güterwagen-Achse auf ca 80 Zollcentner ermittelt ist, unterlag die Leistungsfähigkeit einer Bahn im Personen- und Güterverkehr nach der gegebenen graphischen Darstellung des Fahrparkes keiner Schwierigkeit. Eine Ausnahme hiervon machte nur die Schmalspurstrecke Lambach-Gmunden der Elisabeth-Westbahn, welche auch eine verhältnissmässig grosse Anzahl Wagen besitzt.

Die Tableaux II. und V. veranschaulichten den Personen- und Güterverkehr. Demselben ist die Personen- und Centner-Meile als Einheit zu Grunde gelegt. Um dem Verhältnisse der beiden Grössen zu einander und der graphischen Darstellbarkeit möglichst zu entsprechen, wurden 20 000 Personen-Meilen und 500 000 Centner-Meilen gleich 1 Millimeter Strombreite der Zeichnung angenommen.

Die Tableaux III. und VI. brachten die finanziellen Ergebnisse durch die Brutto-Einnahme und Ausgabe zur Anschauung. Deren Resultate waren durch einen Millimeter = 10 000 Fl. ausgedrückt und es liess sich dadurch nicht nur der Vergleich einer Bahn mit der andern, sondern auch das Verhältniss der Einnahmen und Ausgaben zu einander richtig ableiten.

Die Darstellung der Leistungen der Bahnen d. i. des Personen und Güterverkehrs und die finanziellen Ergebnisse liessen sich bei der grossen Verschiedenheit der Bahnen in ihrer Länge nur durch die Reduction auf eine gemeinsame Einheit „die Meile" richtig ausdrücken und es war demgemäss sowohl der Verkehr als das finanzielle Ergebniss u. z. mit Rücksicht auf die ungleiche

Betriebsdauer der Bahnen i. J. 1871, auf die Betriebs-Meile d. i. auf die mittlere Jahres-Durchschnittslänge der bei jeder Bahn im Betriebe gestandenen Strecken reducirt. Nach den genauesten amtlichen statistischen Ausweisen ergab das Verkehrswesen der Oesterr.-Ungar. Monarchie im Jahre 1871 die in einer der „Erläuterung" zu dieser graphischen Darstellung, welcher wir den gegenwärtigen Artikel entnehmen, angeschlossenen Tabelle verzeichneten Resultate. Deren Mittheilung, so interessant und belehrend sie auch immerhin bleibt, erscheint jedoch für den mit dieser Mittheilung verbundenen Zweck und den derselben gegönnten Raum eher entbehrlich.

Dieselbe Bemerkung gilt auch bezüglich der Resultate bei der b) graphischen Darstellung der Entwickelungs-Durchschnitte des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverkehrs in den 10 Jahren 1862 bis incl. 1871, bei welcher Darstellung die Veranschaulichung durch das Ordinatensystem ermöglicht wurde, dessen aufsteigende und abfallende Linien in den einzelnen Betriebsjahren am deutlichsten die Zu- oder Abnahme der einzelnen Momente des Verkehrs versinnlichen. Analog den Tableaux I.—VI. wurden auch hier dieselben Verkehrsmomente nämlich: Personen-Meile, Centner-Meile, Einnahmen und Ausgaben und ausserdem die Nutz-(Zugs-)Meile — sämmtliche auf die Einheit der Betriebs-Meile reducirt — in ihrer zu- und abnehmenden Bewegung zur Anschauung gebracht. Diese Verkehrs-Momente mussten bei dem Interesse an der möglichst genauen Darstellung dieser zumeist heterogenen Begriffe in ihrem Verhältnisse zu einander auf ihren gegenseitigen Werth, d. i. auf die Werths-Einheit reducirt werden.

Es ist dies durch die graphische Darstellung der einzelnen Momente nach den Procenten ihrer Zu- und Abnahme über oder unter das als Vergleichs-Ebene angenommene Betriebsjahr 1862 durchgeführt worden, welche Darstellungsart ausser ihrer Uebersichtlichkeit den Vortheil hat, durch die einfache Multiplication der an der Ordinate abgelesenen Procente (3 Mill. = 1%) und dem Procent des bezüglichen Verkehrs-Moments im Jahre 1862 die ziffermässige Zu- und Abnahme, sowie durch ferneren Zuschlag odor Abzug zu oder von der vollen Leistung im Jahre 1862 — die absolute Leistung in jedem einzelnen Betriebsjahre zu constatiren.

Als Resultat ergab sich sowohl beim Oesterreichischen als beim Ungarischen Bahnnetze die stetige, nur durch einzelne Ausnahmsjahre unterbrochene Zunahme des Verkehrs. Dieselbe beträgt im Jahre 1871 gegen 1862 im Güterverkehre, als dem massgebendsten Factor für das finanzielle Resultat, bei den Oesterreichischen Bahnen 122% u. z. bei der Brutto Einnahme 19,8%, während das Verhältniss der Einnahmen zu den Ausgaben sich um 4% verbessert hat. Bei den Ungarischen Bahnen zeigt die gleiche Beobachtung eine Zunahme im Güterverkehre um 120% und bei den Einnahmen um 19,3%, während das Verhältniss der Einnahmen zu den Ausgaben nahezu constant geblieben ist.

Die unter dem Ordinaten-Netze beigefügte graphische Darstellung zeigte (im Maassstabe von 5 Meilen = 1 Millimter) die jährliche Zunahme des Bahnnetzes auch in Ziffern, wogegen jene, die Trace begleitenden Ströme, die durchschnittlichen Einnahmen und Ausgaben (auf die Meile reducirt) und ihr Procentual-Verhältniss zu einander darstellten.

Es wäre schliesslich sehr wünschenswerth, wenn die so detaillirten graphischen Darstellungen selbst veröffentlicht und somit den Bahndirectionen zugänglich gemacht würden, um dieses in einigen Puncten vielleicht noch verbesserungsfähige Muster einheitlich wohl am zweckmässigsten in den Jahresberichten anzuwenden, wodurch die Bahnstatistik überaus bereichert würde.

Vereinsgebiet.

Berliner Briefe.

Berlin, 12. Januar 1874. [Deutsche und Preussische Eisenbahngesetzgebung; Gesetzentwurf, betr. die Aufnahme einer Anleihe zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes; Berliner Stadtbahn; Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn; Berlin-Görlitzer Bahn; Mehltheuer-Weida; Fulda-Meiningen; Kobbelbude-Brandenburg; Pommersche Centralbahn; Mecklenburgische Eisenbahnen.]

Es wurde kürzlich an dieser Stelle zur Erwägung gestellt, ob nicht der Preussische Landtag, ehe er das Eisenbahnwesen zum Gegenstand legislatorischer Reformen mache, die denselben Gegenstand betreffenden Verhandlungen des Reichstages abwarte, weil schon die nächste Reichstagssession sich damit zu beschäftigen haben dürfte und somit die Befürchtung vorhanden sei, dass die Landtagsbeschlüsse alsbald eine Modification von Reichswegen ev. würden erfahren müssen. Inzwischen hat es in der That den Anschein gewonnen, dass der Reichstag sich bald nach seinem Zusammentritt mit der Eisenbahngesetzgebung wird zu befassen haben und dass unmittelbar auf die Reichstagssession eine Wiederaufnahme der Landtagssession erfolgen wird. Andrerseits ist aber bei der Redaction des neuen Preussischen Eisenbahngesetzes, wie jetzt bekannt wird, darauf Rücksicht genommen worden, dass die Bestimmungen über den Bahnbetrieb und das Actienwesen als der Reichscompetenz unterliegend durch die Preussische Vorlage nicht berührt werden. Ferner ist der Entwurf des Deutschen Eisenbahngesetzes, wie solchen das Reichseisenbahnamt festgestellt hat, derart, dass der Competenz der particularen Gesetzgebung ein Spielraum bleibt. Der Zweck des Preussischen Gesetzes ist es demnach, diesen Spielraum auszufüllen. Das dem Reichstage alsbald vorzulegende Deutsche Eisenbahngesetz schliesst sich wesentlich den Bestimmungen des Abschnitt VII der Reichsverfassung an, präcisirt und modificirt dieselben aber auch in beachtenswerther Weise. So ist das Tarifwesen in einzelnen Fällen der Einzelgesetzgebung zurückgegeben, dagegen sind die Fusionen Reichsangelegenheit und wie Concessionsgesuche zu behandeln, Niveaukreuzungen sind verboten, dagegen, wie schon in der Reichsverfassung vorgesehen, Parallelbahnen erlaubt. Der Entwurf regelt die Verhältnisse bezüglich der Aufsicht über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen, über das Concessionswesen und die Anlegung von Eisenbahnen und trifft Bestimmungen darüber, in welcher Weise alle Eisenbahnprojecte zur Kenntniss an das Reich gelangen müssen. Er regelt die Verhältnisse der Fusionirung von Eisenbahnen, des Anschlusses an und der Durchschneidung von bestehenden Bahnen, sowie der Mitbenutzung von Fahrbahnen durch andere. In seinem zweiten Abschnitt trifft der Entwurf Bestimmungen über die Betriebsmittel der Bahnen und ihre baulichen Einrichtungen; über ihre Construction, Ausstattung und Erweiterung wie auch über das Fahrmaterial, ferner über die Revisionen durch die Aufsichtsbehörde etc. Es folgen sodann die Bestimmungen über den Betrieb selbst, über die Bahnpolizei, die Tarifirung, das Betriebsreglement in allen seinen Verkehrsverhältnissen etc. Hieran schliessen sich die Bestimmungen bezüglich der rechtlichen Verhältnisse bei dem Transport von Personen und Gütern in allen ihren Theilen. In Verbindung mit diesen Bestimmungen regelt der Gesetzentwurf auch die Haftverpflichtungen der Eisenbahnen, sowohl im Allgemeinen, als auch bei eingetretenen Versäumnissen, wie auch bei verloren gegangenen Gegenständen. Bei dieser Gelegenheit findet auch das Pfandrecht der Eisenbahnen seine Regelung. Endlich ordnet das Gesetz die Verhältnisse der Reichs-Eisenbahn-Behörden in allen ihren Instanzen, als deren oberste das Reichs-Eisenbahnamt und als Verstärkung des letzteren der Reichs-Eisenbahn-Hof bezeichnet werden. Zu bemerken ist, dass dieser Entwurf sich gegenwärtig erst beim Reichs-Eisenbahnamt in Ausarbeitung und Berathung befindet und dass er, sobald er erst Seitens dieser Behörde durchberathen ist, dem Reichskanzleramt zur Vorlage an den Bundesrath übergeben werden wird. Man hegt, wie erwähnt, die Absicht, noch in der vorstehenden Reichstagssession dieses Gesetz dem Reichstag zur endgiltigen Berathung vorzulegen.

Das Preussische Eisenbahngesetz führt den Namen „Gesetz, betreffend die Anlage von Eisenbahnen" und schliesst sich wesentlich an die Ergebnisse der auf Königliches Geheiss stattgehabten Specialenquête an. Gegenüber dem 1838er Eisenbahngesetze ist zu erwähnen, dass das Ankaufsrecht einer Privatbahn nicht erst nach dreissig, sondern schon nach zwanzig Jahren zustehen soll. Die an Motiven reiche Vorlage, welche bereits die allerhöchste Genehmigung erhalten hat, behandelt in 64 Paragraphen die Bestimmungen über die Erwerbung und den Verlust, sowie über den Verkauf von Eisenbahnconcessionen. Die Bestimmungen über das Actienwesen, der Reichscompetenz unterliegend, werden durch die Vorlage, wie schon oben erwähnt, so wenig berührt, wie die Bestimmungen über den Eisenbahnbetrieb; letztere werden den Inhalt des Reichseisenbahngesetzes bilden, welches im Reichseisenbahnamt ausgearbeitet worden ist. Der an den Landtag gelangte Gesetzentwurf ergänzt namentlich in Bezug auf den Verlust und den Verkauf der Eisenbahnconcessionen die mangelhaften Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1838 in Anschluss an die Vorschläge der Special-Untersuchungscommission. Die Erwerbung der Concessionen soll nach ihm durch eine neue collegialische Behörde geprüft werden, bevor über die Ertheilung entschieden wird. Diese Behörde führt den Namen „Landes-Eisenbahn-Rath" und besteht aus 9 Personen: Techniker und Juristen, darunter mindestens 3 etatsmässig angestellte Richter. Dies Collegium prüft die Vorarbeiten, die Finanzirung etc. des Unternehmens und giebt danach sein Votum ab, welches der Handelsminister zu bestätigen hat. Ist derselbe abweichender Meinung von den Beschlüssen

des Landes-Eisenbahn-Rathes, so hat er die Entscheidung dem Staatsministerium anheimzustellen.

Ein am 12. d. M. eingebrachter Gesetzentwurf wegen Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes verlangt eine Bewilligung von 50 600 000 Thlr. für den genannten Zweck. Die Summe vertheilt sich folgendermassen auf sechs Linien: 1. Insterburg-Darkehmen-Goldapp-Oletzko nach Prostken zum Anschluss an die Russische Bahn 7 650 000 Thlr.; 2. Jablonowo-Graudenz nach Laskowitz 5 600 000 Thlr.; 3. Von der Station Rokietnice der Stargard-Posener Bahn über Schneidemühl nach Belgard mit Abzweigung über Rummelsburg nach Ulrichsthal und von da einerseits über Schlawe nach Rügenwalde und Rügenwalder-Münde, andererseits über Stolp nach Stolpmünde 18 500 000 Thlr.; 4. von Dittersbach über Neurode nach Glatz (Schlesische Gebirgsbahn) 8 000 000 Thaler. 5. von Cassel über Helsa nach Waldkappel zum Anschluss an die Bahn Berlin-Wetzlar 4 500 000 Thlr.; 6. von Dortmund nach Oberhausen resp. Sterkrade nebst Zechenzweigbahnen 6 300 000 Thlr. Der erforderliche Geldbetrag von 50 600 000 Thlr. ist durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufzubringen; im Jahre 1874 sind jedoch nicht mehr als 5 000 000 Thlr., in den Jahren 1875 und 1876 nicht mehr als je 10 000 000 Thlr. flüssig zu machen.

Die Motive betonen, dass die Vorlage davon ausgegangen, gegenüber den in früheren Sessionen ausgesprochenen Wünschen der Landesvertretung die für die östlichen Provinzen nothwendigsten Bahnen herzustellen. Man habe aber nicht nur das rein provinzielle Interesse in das Auge gefasst, sondern gewollt, dass die neuen Bahnen sich zu Theilen des grossen Verkehrsnetzes gestalten sollten. Dahin ziele die Fortführung der Schienenverbindung bis an die Russische Grenze, wodurch zugleich für die Bahn Memel-Insterburg ein Hinterland geschaffen werde. Die Bahn von Posen nach Stargard schliesse die Provinz Posen auf und sei dazu bestimmt, ein Hinterland für die drei Pommerschen Häfen Kolberg, Stolpemünde und Rügenwaldermünde zu schaffen und der Klage entgegenzutreten, dass durch die Pommersche Küstenbahn der Verkehr im Innern geschädigt werde. Bei der Bahn von Jablonowo nach Laskowitz wird der Bau einer festen Brücke über die Weichsel ausgeführt und damit den langjährigen Beschwerden der Stadt Graudenz und anderer Communen der dortigen Gegend wegen des Verkehrs über die Weichsel abgeholfen werden.

Die am 7. d. M. stattgehabte ausserordentliche General-Versammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn beschloss, wie bereits in voriger Nummer kurz mitgetheilt, die vorbehaltene Genehmigung des wegen Gründung der Berliner Stadteisenbahngesellschaft von dem Directorium abgeschlossenen Vertrages und des seinem Inhalte nach mitgetheilten Statuts der gedachten Stadteisenbahngesellschaft, sowie die Autorisation zur Nachsuchung der Concession für eine von der Station Schlachtensee aus nach dem Charlottenburger Bahnhof der Stadteisenbahn wie der Verbindungsbahn zu ertheilen und das Directorium zu ermächtigen, wegen der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Geldmittel und der Aenderungen der Statuten der Gesellschaft, nach vorher eingeholter Zustimmung des Gesellschaftsausschusses, deren Nachweises jedoch Dritten gegenüber nicht bedürfen soll, mit den Staatsbehörden das Erforderliche zu vereinbaren." Zur Motivirung des Antrages hebt das Directorium hervor, dass von der Theilnahme an dem Unternehmen der Stadtbahn die Zulassung einer Verbindung zwischen der Bahn und Charlottenburg abhängig gemacht werde. Von welcher Bedeutung dies sei, springe in die Augen, wenn man berücksichtige, dass der Staat seine Wetzlarer Linie von Charlottenburg über Potsdam führen werde und dass die Gesellschaft ohne einen Anschluss an die Stadtbahn voraussichtlich den ganzen aus der Hälfte der Stadt kommenden Verkehr nach Potsdam verlieren und möglicherweise auch in der Concurrenz in dem Verkehre nach Magdeburg und darüber hinaus schwer geschädigt werden könne. Diese Rücksicht komme aber nicht allein in Betracht. In Charlottenburg haben sich immer mehr grössere Fabriken etablirt, deren Verkehr für die Gesellschaft von Wichtigkeit sei, welchen sie aber ohne den Anschluss verlieren würde; es werde ihr die Concurrenz nach den an den nördlichen Theilen der Verbindungsbahn liegenden Fabriken, dem Viehhof und den Bahnhöfen der Hamburger, Stettiner und der Nordbahn durch den Anschluss an den Charlottenburger Verbindungsbahnhof wesentlich erleichtert und aussserdem der hiesige Bahnhof sehr bedeutend entlastet, wenn der in Betracht kommende Verkehr von Potsdam aus direct über die Wannsee- und Charlottenburger Bahn nach jenen Puncten dirigirt werden könne. Bei der statutenmässigen Verzinsung des Actien-Capitals während einer in der Concessionsurkunde auf 6 Jahre bestimmten Bauzeit mit $4\frac{1}{2}$ Proc. könnten durch die Betheiligung erst nach Ablauf dieses Zeitraums etwaige Ausfälle in der Rente das Stamm-Unternehmen belasten, welches dann aber voraussichtlich in der Lage sein werde, solche Ausfälle leicht zu übertragen. Die Linie Schlachtensee-Charlottenburg wird sich in der Nähe der Unterförsterei am Grunewald bei Charlottenburg derart spalten müssen, dass der eine Theil nach dem Güterbahnhofe der Verbindungsbahn an der Chaussee hinter der Pferde-Eisenbahnstation, der andere Theil nach dem Stadtbahnhofe abzweigt. Die Entfernung vom Bahnhofe Schlachtensee bis zum genannten Güterbahnhofe wird ca. 11 Kilometer, die Entfernung bis zum Stadtbahnhofe dagegen ca. 10 Kilometer und die ganze zu bauende Bahnlänge etwa 12 Kilometer betragen, deren Kostenaufwand mit Rücksicht auf die verschiedenen Bahnkreuzungen und andere Bauschwierigkeiten bei Charlottenburg zu etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen Thaler angenommen werden kann.

Die Strecke Kamenz-Landesgrenze ist am 5. d. M. an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn übergeben und der Verkehr auf dieser Strecke eröffnet. Kamenz-Senftenberg soll am 1. Februar fertig gestellt sein.*

Dem Vernehmen nach geht die Direction der Berlin-Görlitzer Bahn mit dem Plane um, im Mittelpuncte der Stadt eine grosse Annahmestelle für sämmtliche zum Transport für ihre Bahn bestimmte Güter einzurichten und die Abfuhr von dieser Annahmestelle nach dem Bahnhofe hin durch eigenes Fuhrwerk ausführen zu lassen. An der gleichen Stelle dürfte dann voraussichtlich auch eine Billets-Verkaufsstelle eingerichtet werden.

Ueber den Stand der Bauarbeiten an der Mehltheuer-Weidaer Bahn wird officiös Folgendes gemeldet: Von den in Summa zu bewältigenden 900 000 Cubikmeter Erdmassen sind bis jetzt ca. 540 000 bewegt. Was die Kunstbauten anbelangt, so sind incl. Schleussen-, Unter- und Ueberführungen, sowie grössere Brücken ca. 68 Objecte herzustellen; hiervon sind 50 Objecte so gut wie fertig und befinden sich hierunter 6 Triebes-, 1 Auma-, 1 Leube- und 8 Weida-Brücken. Im Bau begriffen sind 1 Brücke über die Triebes und 3 über die Weida. Ausserdem sind 5 andere Kunstbauten im Bau begriffen, mithin noch 9, welche nur in 3 Unterführungen und 6 Deck- und Wölbschleussen bestehen, in Angriff zu nehmen.

Die Bahntrace des Projects Fulda-Meiningen soll jetzt folgende specielle Feststellung erhalten haben: Von Meiningen zieht sich die Linie nach dem Schlosse Landsberg und läuft von da durch das Thal der Katz bis zur Landstrasse zwischen Kaltennordheim (Bahnhof) und Kaltensundheim; sodann über Kleinfischbach in einer Schleife nach Simmershausen, um den Auersberg herum nach dem Brauertshofe, Hilders (Bahnhof) und Eckweissbach, von hier über Unterbernhards durch den Rödergrund nach Engelhelms und Fulda. Noch nicht ganz feststehend ist Einmündung in den Bahnhof Fulda.

In Brandenburg i. Pr. fand a. 5. d. eine Versammlung statt, bezüglich des Eisenbahn-Projectes Kobbelbude-Brandenburg und Wasserweg Pillau. Es wurde die Zweckmässigkeit des Projects anerkannt und ein Comité, bestehend aus den Herren: Landschaftsrath Heidemann-Pinnau, Fleckenrichter Radtcke, Mühlenbesitzer Jerosch, Kreistaxator Thiel-Brandenburg, und als Stellvertreter die Herren: Rittergutsbesitzer Wien-Tengen und Gutsbesitzer Hellwig-Reginenhof gewählt.

Das Leipziger Ober-Handelsgericht hat in der Klagesache der Pommerschen Centralbahn gegen diejenigen der ersten Zeichner, welche als Adjacenten der zu erbauenden Strecke den einzigen Vortheil aus deren Erbauung ziehen sollten, die aber weitere Einzahlungen verweigert haben, ein abweisendes Erkenntniss gefällt. Die Zeichner waren vom hiesigen Stadtgericht und vom Kammergericht zur Leistung der restirenden Einzahlung verurtheilt worden; das Ober-Handelsgericht hat indess das zweitinstanzliche Erkenntniss aufgehoben und zugleich die Competenz des Stadtgerichts (das in den Statuten der Gesellschaft ausdrücklich als das Forum für die Rechtsfragen der Gesellschaft bezeichnet ist) in Frage gestellt.

Die Eintragung der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft in das Schweriner Handelsregister ist nunmehr erfolgt, so dass das einzige Hinderniss der Uebergabe der ehemaligen Grossherzoglichen Eisenbahnen an die Käufer nunmehr beseitigt ist.

* **Rheinische Eisenbahn.** Am 30. v. Mts. fand die landespolizeiliche Abnahme der Anschlussbahn Rheinischer Eisenbahn an Gückauf Friedrich in Stoppenberg statt, und ist dieselbe am 2. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden. Die Länge dieser Anschlussbahn beträgt $1{,}5$ Kilometer.

* **Berlin-Gölitzer Eisenbahn.** (Senftenberg-Kamenz.) Zufolge Mittheilung der Direction an uns vom 7. d. M. beabsichtigt dieselbe am 1. Februar cr. den Betrieb auf der Neubaustrecke Senftenberg-Kamenz zu eröffnen und hat dem commissarischen Ober-Betriebs Inspector Horwicz zu Berlin die obere verantwortliche Betriebsleitung und dem Baumeister Urban in Senftenberg die Verwaltung der Betriebs-Inspectorstelle bis auf Weiteres commisarisch übertagen. Den Fahrplan werden wir nach erfolgter ministerieller Genehmigung desselben mittheilen.

* **Bahnbauten der Gesellschaft Plessner.** In Anbetracht der gegenwärtigen ungünstigen Verhältnisse des Geldmarktes wird die Bau-Gesellschaft Plessner wohl schwerlich schon in diesem Jahre an die Ausführung des Bahnbaues Kohlfurt-Neusalz herantreten, sondern erst bessere und für ein solches Unternehmen günstigere Zeiten abwarten. Dagegen aber wird von derselben bereits in diesem Jahre sowohl die Hauptstrecke Erfurt-Hof-Eger als auch die Zweigbahn Koenigsee-Ilmenau energisch in Angriff genommen werden.

***Leipziger Pferdebahn-Gesellschaft.** (Verkehr in 1873.) Auf den 5 in Betrieb befindlichen Linien von Leipzig nach Reudnitz, Connewitz, Plagwitz-Lindenau, Eutritzsch und Gohlis wurden im Jahre 1873

* Während in letzter Richtung uns officielle Mittheilung zugegangen ist, haben wir über ersterwähnte Strecke eine solche noch nicht erhalten. Die Red.

befördert in Summa 1 627 928 Personen. Dieselben waren zunächst direct Zahlende, dann Abonennten und Schüler und vertheilen sich auf die einzelnen Linien wie folgt:

	Direct Zahlende.	Abonennten.	Schüler.
Reudnitz	397 183	120 750	10 240
Connewitz	234 192	28 700	5 920
Plagwitz-Lindenau	321 530	45 750	12 080
Eutritzsch	164 073	28 600	5 080
Gohlis	207 530	36 400	9 300
in Summa	1 324 508	260 200	42 620

Dagegen waren in 1872, in welchem Jahre am 18 Mai die Eröffnung der ersten Linien stattfand, 612 352 Personen befördert worden.

Der stärkste Verkehr war im Juni, wo 190 031 Personen befördert wurden, der schwächste im Februar mit 69 502 Personen.

In 1873 wurde an 299 Tagen der fahrplanmässige Wochendienst betrieben, während an 66 Tagen Sonntags- resp. Extradienst stattfand.

Der Bestand an Pferden beträgt seit der Herbst-Auction für das Wintersemester 1873/74 insgesammt 130 Stück; der Wagenpark besteht aus 25 Winterwaggons und zwar 15 Wiener, 5 Hamburger, 5 Leipziger, sowie 15 Sommerwagen: 5 Wiener, 5 Hamburger, 5 Leipziger, in Summa 40 Stück.

Das Verwaltungs- und Betriebspersonal beträgt gegenwärtig 121 Mann; hierin sind die von der Gesellschaft beschäftigten Tagelöhner, Steinsetzer, Sattler, Schneider, Stellmacher etc. nicht inbegriffen.

Die Fahrzeit für jede Linie beträgt zur Zeit für die Route Reudnitz 12 Minuten, Connewitz 25 Minuten, Plagwitz-Lindenau 24 Minuten, Eutritzsch 22 Minuten, Gohlis 20 Minuten.

Die Gesammtlänge obiger 5 Linien exclusive der ausser Betrieb gesetzten Promenaden-Linie beträgt 18 197 Meter = 2,426 metrische Meilen (nicht geogr. Meilen).

Es sind im Jahre 1873 auf diesen Linien folgende Entfernungen zurückgelegt worden:

Reudnitzer	Linie	79 665 040	Meter und	42 432	Touren
Connewitzer	„	105 487 824	„	„	23 920	„
Plagw.-Lindenauer	„	120 254 316	„	„	29 068	„
Eutritzscher	„	93 196 168	„	„	21 944	„
Gohliser	„	94 999 320	„	„	27 560	„

Es ergiebt diess die respectable Summe von 144 924 Touren mit 493 602 668 Meter Entfernungen. Rechnen wir diese lange Strecke in geogr. oder Deutsche Meilen um, so ergiebt dies 66 523 Meilen; eine Länge die gerade dem 12maligen Erdumfange entspricht. (1 Meter ist gleich dem 40 millionsten Theile des Erdumfanges od. 40 000 000 Meter = 5 400 Meilen.)

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 10. Januar 1874. (Börsen-Bericht. Staatsbahn- und November-Einnahme. Bahneröffnungen im Jahre 1873 u. 74. Bau-Regulative. Coursbuch. Weintransport. Neue Maasse und Gewichte. Verkehrssicherheit. Tabakschmuggel. Telegraphenstation. Veruntreuungs-Anzeige. October-Abrechnung. Wagenabrechnungskosten. Cartell-Verträge. Die Galizischen Bahnen. Personalien der Böhmischen und Elisabeth-Westbahn. Waagthalbahn.)

Eine Vergleichung der Ende des vorigen Jahres mit den heute notirten, sich fast gleich gebliebenen Coursen lässt die inzwischen vorgefallenen Schwankungen nicht ahnen. Dieselben wurden durch das Zurückströmen der Prioritäten in Folge des Beschlusses fast sämmtlicher Bahnen, den Coupon nur in Oesterr. Silberwährung einzulösen, hervorgerufen. Seitdem hat sich die Stimmung wieder etwas beruhigt, indem sogar einige Avancen, insbesondere bei den Ungarischen Bahnen (Ost- und Nordost um je 13 Fl.) zu verzeichnen sind. Der günstige Ausweis der Theissbahn liess sie den Pari-Cours überschreiten; von ihren neuen 20 Millionen Prioritäten mit Zinsen in Papier unterbringt die Darmstädter Bank 6 Millionen in Deutschland. Die ungünstigen Gerüchte über die Verluste der Nordbahn im Kostgeschäfte wurden mit dem Nachweise dementirt, dass dieselben nicht mehr als 14 000 Fl. betragen, worauf die Actien bis zu 2100 Fl. poussirt wurden.

Nunmehr liegt der Ausweis über die Einnahmen der Oesterr. Staatsbahn im ganzen Jahre 1873 vor. Dieselben beliefen sich auf 35 428 474 Fl. (gegen 32 668 179 Fl. im Vorjahre), sind demnach um 2 760 295 Fl. höher als im Jahre 1872. Es ergibt dies für jede Actie eine Brutto-Mehreinnahme von mehr als 5 Fl. Bekanntlich hat die Jahres-Dividende pro 1872 50 Francs betragen, und glaubt man daher annehmen zu können, dass, wie im Jahre 1871, wieder 60 Francs zur Auszahlung gelangen werden.

Im Monat November v. Js. wurden auf den im Betriebe stehenden Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen mit Ausnahme der Theilstrecke Lieboch-Wies der Graz-Köflacher Bahn und der erst am 25. November eröffneten Theilstrecke Villach-Tarvis der Kronprinz Rudolf-Bahn bei einer Gesammtausdehnung von 2032,48 Meilen im Ganzen 2 645 308 Personen und 58 600 868 Centner Frachten befördert. Die Gesammteinnahme betrug 15 655 534 Fl., mithin um 1 157 005 Fl. mehr als im November 1872. Das durchschnittliche Erträgniss pro Meile betrug im November v. J. 7703 Gulden und wurde diesmal von 11 Bahnen überschritten. Es sind dies: die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 26 039, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 20 953, die Ungarische Staatsbahnlinie Pest-Salgo-Tarjan mit 20 711, die Graz-Köflacher Eisenbahn mit 16 040, die Hauptlinie der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit 15 099, die Oesterreichische Staatseisenbahn mit 13 544, die Galizische Karl-Ludwig-Bahn mit 11 982, die Böhmische Westbahn mit 10 597, die Mohacs-Fünfkirchner Bahn mit 10 581, die Südbahn mit 9721 und die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn mit 9022 Fl. Einnahme pro Monat und Meile.

Im Verlaufe des Jahres 1873 wurden nach der Zusammenstellung der N. Fr. Pr. folgende Eisenbahnstrecken dem Verkehre übergeben, und zwar in chronologischer Reihenfolge:

		Meilen.
2. Januar:	Chlumcan-Prag (Prag-Duxer Bahn)	5,01
2. „	Obernitz-Bilin (Prag-Duxer Bahn)	1,30
6. „	Hieflau-Eisenerz (Kronprinz-Rudolfbahn)	1,91
8. „	Rumburg-Schluckenau (Böhmische Nordbahn)	1,31
21. „	Pilsen-Plass (Bahn Pilsen-Priesen [Kommotau])	4,21
4. Februar:	Csap-Kisvarda (Ungarische Nordostbahn)	3,75
1. März:	Kommotau-Brunnersdorf (Buschtêhrader Bahn)	1,70
5. „	Luzna-Rakonitz (Buschtêhrader Bahn)	1,24
10. „	Hatvan-Szolnok (Ungarische Staatsbahnen)	9,16
9. April:	Lieboch-Wies (Graz-Köflacher Bahn)	6,70
1. Mai:	Graz-Jennersdorf (Ungarische Westbahn)	9,60
1. „	Pressburg-Tyrnau (Waagthalbahn)	5,94
1. „	Eperies-Orlo (Eperies-Tarnower Bahn)	7,78
12. „	Prag-Schlan (Prag-Duxer Bahn	6,80
1. Juni:	Schässburg-Kronstadt (Ungarische Ostbahn)	16,95
12. „	Homonna-Tunnel (Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn)	7,24
25. „	St. Peter-Fiume (Südbahn)	6,86
20. Juli:	Dombovar-Battaszek (Donau-Draubahn)	8,60
3. August:	Plass-Priesen (Pilsen-Priesener [Kommotau-] Bahn)	10,31
10. „	Geran-Bresnitz-Schemnitz (Ungarische Staatsbahnen)	3,10
14. „	Klausenburg-Kocsard (Ungarische Ostbahn)	8,97
27. „	Brody-Radziwilow (Galizische Karl-Ludwigbahn)	0,88
5. September:	Altsohl-Neusohl (Ungarische Staatsbahnen)	2,82
7. „	Neusattel-Schaboglück-Saaz (Pilsen-Priesener Bahn)	0,80
10. „	Braunau-Steindorf (Braunau-Strasswalchen)	4,83
10. „	Fülek-Banreve (Ungarische Staatsbahnen)	6,35
26. „	Jägerndorf-Reichsgrenze (Mährisch-Schlesische Centralbahn)	0,30
4. October:	Nimburg-Prag und Königgrätz-Chlumetz (Oesterreichische Nordwestbahn)	10,22
15. „	Sternberg-Grulich (Mährische Grenzbahn)	12,69
16. „	Lemberg-Stryi (Erzherzog Albrechtbahn)	9,75
19. „	Miskolz-Diosgyör (Ungarische Staatsbahnen)	1,16
22. „	Kaschau-Legenye-Mihalyi (Ungarische Nordostbahn)	8,43
23. „	Karlstadt-Fiume (Ungarische Staatsbahnen)	22,79
27. „	Bilin-Dux-Ladowitz (Bahn Pilsen-Priesen [Kommotau-])	0,52
1. November:	Rumburg-Gersdorf-Georgswalde-Reichsgrenze (Böhmische Nordbahn)	0,64
25. „	Villach-Tarvis (Kronprinz Rudolfbahn)	4,08
8. December:	Zellerndorf-Laa-Neusiedl (Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Bahn)	7,00
20. „	Linz-Wartberg-Gaisbach (Kaiserin Elisabeth-Westbahn)	3,19
	Zusammen	224,84

Es wurden demnach 224,84 Meilen dem Betriebe übergeben; davon entfallen 111,80 Meilen auf Oesterreich, 113,04 auf die Länder der Ungarischen Krone.

Im verflossenen Quinquennium 1869—1873 wurden in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie nicht weniger als 1110,21 Meilen Bahnen dem öffentlichen Verkehr übergeben, und zwar 633,68 Meilen in Oesterreich, 476,53 Meilen in Ungarn.

Die Eisenbahn-Gesellschaften, welche im Jahre 1873 eine Verlängerung ihres Netzes erfahren haben, sind folgende:

1. Die Ungarischen Staatsbahnen + 45,38 Meilen, 2. die Ungarische Ostbahn + 25,92 Meilen, 3. die Bahn Pilsen-Priesen (Komotau) + 15,84 Meilen, 4. die Prag-Duxer Bahn + 13,11 Meilen, 5. die Mährische Grenzbahn + 12,69 Meilen, 6. die Ungarische Nordostbahn + 12,18 Meilen, 7. die Oesterreichische Nordwestbahn + 10,22 Meilen, 8. die Ungarische Westbahn + 9,60 Meilen, 9. die Donau-Draubahn + 8,60 Meilen, 10. die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn + 7,24 Meilen, 11. die Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Bahn + 7 Meilen, 12. die Südbahn + 6,86 Meilen, 13. die Graz-Köflacher Bahn + 6,70 Meilen, 14. die Kronprinz Rudolf-Bahn + 5,94 Meilen, 15. die Kaiserin Elisabeth-Bahn + 3,9 Meilen, 16. die Buschtêhrader Bahn + 2,94 Meilen, 17. die Böhmische Nordbahn + 1,95 Meilen, 18. die Galizische Karl-Ludwigbahn + 0,88 Meilen, 19. die Mährisch-Schlesische Centralbahn + 0,30 Meilen.

Als neue Bahngesellschaften sind zu verzeichnen: 1. die Erzher-

zog-Albrechtbahn (mit $9{,}_{75}$ Meilen), 2. die Eperies-Tarnower Bahn (mit $7{,}_{78}$ Meilen), 3. die Waagthalbahn (mit $5{,}_{94}$ Meilen), 4. die Braunau-Strasswalchener Bahn (mit $4{,}_{33}$ Meilen.

Mit dem 15. Januar wird die in den Besitz der Oesterreichischen Staatsbahn übergegangene Secundärbahn von Tot-Megyer nach Surany dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die von der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen ausgearbeiteten Regulative für den Eisenbahnbau liegen jetzt dem Ministerrathe zur endgültigen Entscheidung vor. Die Principien, von welchen sich die General-Inspection bei Ausarbeitung dieser Regulative leiten liess, sind die, Ordnung zu machen in diesem so wichtigen Industriezweige und analog den bestehenden Vorschriften im Deutschen Reiche eine Eisenbahn-Bauordnung zu schaffen, welche den bis nun vorhandenen laxen Vorschriften und dadurch entstandenen Unzukömmlichkeiten ein Ziel setzen soll. Unterstützt wurde die General-Inspection in ihren diesbezüglichen Ausarbeitungen durch das fachmännische Urtheil des Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins. Das Regulativ stellt Grundprincipien fest, nach denen bei der Anlage einer Eisenbahn vorgegangen werden soll und welche darin bestehen, dass gewisse Puncte festgehalten werden müssen, in welche Kategorie die zubauende Eisenbahn zu gehören hat, welches die zu verwendenden Materialien sein müssen, in welcher Weise bei Anlage von Bahnhöfen etc. vorzugehen sei.

Von der Oesterr. Regierung wurde Folgendes bekannt gegeben: 1. Für das vom Handelsministerium redigirte, im Verlage von Waldheim in Wien monatlich erscheinende Coursbuch, enthaltend die Eisenbahn-, Dampfschiff- und Post-Course in Oesterreich-Ungarn, ferner die Fahrpläne der ausländischen Anschlussbahnen und der Reiserouten nach den vorzüglichsten Orten des In- und Auslands — sind die jeweiligen Aenderungen der Fahrordnung gemäss §§ 7 u. 66 der Eisenbahnordnung rechtzeitig vorzulegen. 2. Ueber Ersuchen der Weinbau-Enquête sind die für die Sicherheit- und Ordnungsmässigkeit des Weintransports bei jeder Bahn bestehenden Anordnungen sowie die Erschwernisse anzugeben, welche sich dem Transport der Weingeschirre bezw. dem Aufschwunge des Weinverkehrs u. z. namentlich des Exportes, mithin sowohl im internen als im externen Verkehre entgegenstellen. 3. Es wird für die Umwandlung der alten Maass- und Gewichts-Einheiten zu jenen des neueingeführten metrischen Systems das vom Commissär Leber der General-Inspection in deren Auftrage ausgearbeitete Werk empfohlen, welches sich dadurch auszeichnet, dass sämmtliche Umwandlungszahlen bis auf die zehnte Stelle genau berechnet sind, dass die Sammlung der Umwandlungszahlen sich auf alle häufig gebrauchten Werthe vom Trägheitsmoment, Inanspruchnahme der Flächen etc. erstreckt, dass endlich die Umwandlungstabellen für die bei Eisenbahnen gebräuchlichsten Umwandlungen nach Brutto-Einheiten berechnet sind.

Von der Ung. Regierung sind folgende Erlässe bekannt geworden: 1. Es sind die wesentlicheren Bestimmungen über die Sicherheit des Verkehrs aus den einzelnen Dienst-Instructionen zu sammeln, in entsprechender Form in Druck zu legen und unter das Personal zu vertheilen. 2. Zur Begegnung des Tabaksschmuggels dürfen die Organe der Finanzwache die amtlichen Schriften jeder Bahnstation einsehen, die Züge begleiten, während der Fahrt in Gegenwart eines Eisenbahnbeamten die verdächtigen Collis untersuchen und die beanstandeten Sendungen unter Aufnahme eines Thatbestands-Protocolles confisciren, entgegengesetzten Falls sind aber die geöffneten Colli mit der amtlichen Sperre zu versehen und den Bahnbeamten ordnungsmässig rückzustellen. Den Organen der Finanzwache wurde jedoch eingeschärft, bei Untersuchung der Bahnzüge nie die vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln ausser Acht zu lassen. 3. Es ist jährlich ein Verzeichniss der zur Aufnahme von Staats- und Privat-Depeschen ermächtigten Stationen insbesondere über die Dienstzeit, die Anzahl der Telegraphenapparate und das zu deren Besorgung ausschliesslich verwendete Personal vorzulegen. 4. Die Fälle von Veruntreuungen Seitens der Bediensteten sind sofort den Strafgerichten anzuzeigen, indem die Sicherstellung des Schadenersatzes gegen den Schuldigen möglichst anzustreben ist. Ob die Bahnen berechtigt sind, nicht ersetzte Schäden dem Betriebs-Conto zur Last zu stellen, wolle das Comunications-Ministerium jetzt nicht untersuchen.

Die Bilanz der General-Abrechnung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für October 1873 aus dem directen Verkehr ergiebt einen Gesammt-Saldo von 876 031 Fl. 11 Kr. in Noten und 86699 Fl. 58 Kr. in Silber.

Der Kosten-Voranschlag der Central-Liquitationsstelle für die gegenseitige Wagenabrechnung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen in Budapest pro 1874 beträgt 7155 Fl., um 1030 Fl. weniger als im Jahre 1873.

In Angelegenheit der Eisenbahn-Cartellverträge hat der Oesterreichische Handelsminister eine Enquête für den 12. Januar einberufen, welcher ausser den Repräsentanten der betreffenden Eisenbahnen auch Vertreter des Handelsstandes zugezogen werden sollen.

Die Galizischen Bahnen erfreuen sich fortwährend eines sehr regen und starken Frachtenverkehrs, u. z. hat die Lemberg-Czernowitzer in einer Woche 86 000 Ctr. Getreide allein transportirt, und alle ihre Magazine besonders die von Czernowitz und Suczawa sind derart mit Getreide überfüllt, dass ein grosser Theil des Letzteren unter freiem Himmel lagern muss. Die für die nächste Zeit angesagten Holztransporte sollen nicht weniger als 160 000 Centner betragen.

Die Albrechtsbahn hatte auch einen ziemlich belebten Verkehr und erzielte eine Einnahme von 4000 Fl. in acht Tagen. Bei der Dniesterbahn waren es die Artikel: Mineralöl, Holz und Mehl, welche in grösseren Mengen zur Aufgabe gelangten. Die erste Ungarisch-Galizische Bahn zog Vortheil aus der Getreideausfuhr von Galizien nach Ungarn und überführte 21 000 Ctr. Getreide, 3000 Ctr. Mehl und 13 000 Ctr. Holz in acht Tagen.

Die Galizische Karl-Ludwig-Bahn transportirte in einer Woche 200 000 Ctr. Getreide, welches meistens auf die Kaiser Ferdinand Nordbahn überging. Es scheint, dass der Export nach Deutschland sehr grosse Dimensionen erreichen wird, denn man begegnet zahlreichen diessbezüglichen Anfragen Seitens der Oberschlesischen Kaufleute. Auch sehr grosse Transporte von Brennholz und Eisenbahnschwellen für Deutschland sollen zur Aufgabe gelangen.

Als General-Secretär der Böhmischen Westbahn wurde ein ausgezeichneter Fachmann, Dr. Angelo Kuh, bisher Central-Inspector der Nordbahn, berufen.

In der Organisation des Beamtenkörpers der Elisabeth-Westbahn wurden bedeutende Veränderungen vorgenommen. Die jetzige centralisirte Verwaltung wird decentralisirt, und zwar in der Weise, dass unter der Oberleitung des General-Directors und seines Stellvertreters der ganze Eisenbahndienst in fünf verschiedene Abtheilungen getrennt und jede derselben von einem selbstständigen Director geleitet werden soll, während die Stelle des technischen Directors ganz entfällt.

Die Brutto-Einnahme auf der Linie Pressburg-Tyrnau der Waagthalbahn betrug im Monate December 1873 — vorbehaltlich der buchhalterischen Richtigstellung 38 329 Fl. 42 Kr. Oest. W.

* **Wiener Bergbahnen.** Die besuchtesten Anhöhen in der Nähe Wiens sind der Kahlenberg und Leopoldsberg, von wo aus man eine weite Aussicht über Wien und das Marchfeld bis zu den Ausläufern der Karpaten an der Grenze von Mähren und Ungarn und den Steierischen Alpen geniesst. Der Leopoldsberg liegt 270^{m} über der Donau. Zum Besuch dieser Anhöhen konnte man bisher nur bis Döbling oder Grinzing fahren, von hier aus musste man den Weg zu Fuss oder per Pferd oder Esel zurücklegen und konnte von Grinzing aus den Kahlenberg in $1^{1}/_{2}$ Stunde, den Leopoldsberg in $1^{3}/_{4}$ Stunde erreichen.

Die in der Schweiz mit der Rigibahn erzielten günstigen Erfolge, welche so viele Bergbahnprojecte in Oesterreich hervorriefen, haben auch dazu geführt, dass zu gleicher Zeit zwei auf den Leopoldsberg und auf den Kahlenberg führende Eisenbahnen in Angriff genommen wurden, nämlich eine Seilbahn auf den Leopoldsberg, welche vom Fusse des Berges (von der Seitens der Kaiser Franz Josefbahn errichteten Station Leopoldsberg aus) bis zum Gipfel führt, und die

Zahnradbahn auf den Kahlenberg, über welche wir nach Winkler's techn. Führer durch Wien pag. 56 folgende Beschreibung mittheilen: Die Bahn ist ganz nach dem Systeme der Rigibahn angelegt; in der Mitte zwischen den beiden auf Querschwellen ruhenden Schienen liegt nämlich eine Zahnstange, in welche ein Zahnrad eingreift; dieses wird bei der Bergfahrt von der Dampfmaschine der Locomotive angetrieben, bei der Thalfahrt dagegen durch Gegendampf gebremst. Die Locomotive unterscheidet sich von der Rigi-Locomotive nur dadurch, dass die letztere einen stehenden Kessel besitzt, während die Kahlenberg-Locomotive der geringeren Steigung der Bahn wegen einen liegenden Kessel besitzt.

Die Bahn beginnt in Nussdorf und führt in einer horizontalen Länge von $5{,}_{2}$ Kilometern = $^{2}/_{3}$ deutsche Meilen mit einer Zwischenstation (Krapfenwald), bis auf das Plateau des Kahlenberges. Die Bahn ist zweigleisig; die Spurweite ist die normale; die Steigung schwankt zwischen 1 : 20 und 1 : 10; die Bögen haben einen Radius von 180^{m}.

Die Projectirung der Bahn erfolgte durch Ingenieur C. Maader; der Bahnbau wird von diesem in Verbindung mit Maschienendirector Riggenbach und Ingenieur Zschokke (den Erbauern der Rigibahn) ausgeführt. Die Eröffnung wird wahrscheinlich im Frühjahr d. J. stattfinden.

Literatur.

* **Kalender für Eisenbahn-Techniker.** Bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen durch E. Heusinger von Waldegg, Redacteur des technischen Organs des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Erster Jahrgang 1874. Nebst 1 Eisenbahnkarte in 2 Blättern und 64 Holzschnitten, sowie verschiedenen anderen Beilagen. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. kl. 8. 160 Seiten. In Leder gebunden 1 Thaler. Dieser zum erstenmale erscheinende Eisenbahn-Ingenieur-Kalender giebt in practischer Auswahl und in ansprechender Form das für den Eisenbahn-, Bau-, Maschinen- und Betriebs-Ingenieur besonders wichtige, zum täglichen Gebrauche und besonders ausserhalb des Bureaus unentbehrliche Nachschlage-Material. Von dem reichen Inhalt heben wir namentlich hervor:

Bestimmungen über die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahnen im Königreiche Preussen.

Auszug aus den technischen Vereinbarungen, enthaltend alle wichtigen Bestimmungen der Grundzüge für die Gestaltung der Haupteisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit Maass-Angaben.

Berechnung und geometrische Construction der Weichen- und Gleisverbindungen (von Professor Pinzger in Aachen).

Vermittellung des Curvenanschlusses und des Gefällwechsels bei Eisenbahnen.

Notizen für die Grösse und Einrichtung der Locomotiv-Reparatur-Werkstätten vom Maschinenmeister Gross in Aalen.

Normalbestimmungen für die Construction der Eisenbahnwagen der Preussischen Staatsbahnen.

Notizen, betreffend Belastungs-Normalien der Württembergischen Locomotiven (vom Baurath Brockmann in Stuttgart).

Uebersicht der Leistungsfähigkeit der Locomotiven der Main-Weser-Bahn (vom Obermaschinenmeister Büte in Cassel).

Notizen und Preisangaben der verschiedenen Titel des Eisenbahnbaues und der Betriebseinrichtungen (vom Baudirector Gust. Meyer in Berlin).

Die technische Statistik der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen enthält die wichtigsten Angaben über Länge der ein- und zweigleisigen Strecken, Baukosten, Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, Gewicht der Schienen und Zahl der verschiedenen Betriebsmittel von sämmtlichen Vereinsbahnen.

Das Verzeichniss der Eisenbahn-Techniker von den dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Bahnen und das technische Personal der verschiedenen Eisenbahn-Baugesellschaften wird Vielen sehr willkommen sein, ebenso die Uebersicht der Deutschen und Oesterreichischen Locomotiv- und Wagenfabriken und deren Leistungsfähigkeit; für die mit Sorgfalt bearbeitete Eisenbahnkarte ist ein solcher Maassstab gewählt, dass die verschiedenen im Betrieb und Bau befindlichen Linien noch deutlich zu unterscheiden sind.

Als Anhang sind noch Gewichtstabellen von T-, [- und I- Eisen von den im Handel vorkommenden Dimensionen mitgetheilt, welche bei der häufigen Verwendung dieser Profileisen in der Eisenbahn-Technik Vielen willkommen sein werden.

Der Preis, ist im Verhältniss zu dem gebotenen reichen Material als ein sehr mässiger zu bezeichnen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserord. Gl.-Vers.)

17. Januar *Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. Tagesordnung siehe in No. 108 S. 1262.

19. „ Germania, Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt zu Berlin.

20. „ *Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Ludwigslust. Tagesordnung siehe in No. 107 S. 1256.

28. „ *Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft zu Crefeld. Siehe Seite 6.

29. „ *Halberstadt-Blankenburger Eisenb.-Ges. zu Braunschweig. S. S. 6.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
19. Jauuar	zu Stühlingen	Badische Eiseub.-Bau-Insp.	Eisenconstruction	—
19. „	zu Cassel	Bebra-Friedländer E.	Schwellen	15
19. „	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	Maurer- u. Zimmerarbeiteu	—
20. „	zu Kattowitz	Oberschles. E.	Gusseis. Perronhalle	—
20. „	zu Köln	Rheinische E.	Wasserleitungsröhren	—
20. „	zu Dortmund	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
20. „	zu Ratingen	dieselbe	ca. 100 Cbm. Weisskalk	—
20. „	zu Bochum	dieselbe	Steinerne Treppenstufeu	—
21. „	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	67 optische Telegraphen	—
22. „	zu Berliu	Berlin-Görlitz- Halle-Sorau-Guben	Kleineisenzeug	51
24. „	zu Leipzig	Leipzig-Dresdner E.	Achsen mit Rädern etc.	51
24. „	zu Budapest	Ungar. Staatsb.	Dienstkleider	—
25. „	zu Dresdeu	Sächs. Staatsb.	Personenwagen	22
26. „	zu Cassel	Bebra-Friedl. E.	Eis. Brückenüberbau	43
26. „	zu Allendorf a/W.	dieselbe	Ausführung des Vollausbruchs und der Maurerarbeiten am Oberriedener Tunnel	—
26. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr E.	Dampfmaschinen-Verkf.	—
26. „	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Erd- u. Maurerarbeiten	—
26. „	zu Insterburg	Preuss. Ostb	Hochbauarbeiten auf Bahnhof Eydtkuhnen	—
26. „	zu Budapest	Ungar. Stsb.	Schienen	—
27. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Bauarbeiten	1265
28. „	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Oberbaumaterialien	43
29. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Werkstattsmaterialien	44
29. „	zu Dortmund	Rheinische E.	Güterschuppen Dorstfeld	—
30. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Kleineisnnzeug	51
31. „	zu Altona	Altona-Kieler E.	Güterwagen	43
31. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Schienen	—
31. „	daselbst	dieselbe	Kleineisenzeug	—
31. „	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenb.	Personen-, Güterwagon etc. für Tarnow-Leluchow	—
31. „	zu Winterthur	Winterthur-Singen-Kreuzlinger E.	Eisenconstruction für Rheinbrücke bei Stein	—
2. Februar	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Erd- u. Baggerarbeiteu	—
2. „	zu Uelzen	Hannov. Stsb.	Güterschuppen-Uelzen	—
7. „	zu Elberfeld	Berg-Märk. E.	Eis. Ueberbaue 5 kl. Brücken	—
10. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	96 Weichen	—
11. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn Kgl. Eisenb.-Comm.	Bahnh.-Restaur. zu Dt. Eylau, vom 13/3. 74 ab für 120 Thlr. jährl. Pacht	—
15. „	zu Lausanne	Freiburg-Payerne-Yverdon	3 Bauloose	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die am 2. Januar k. J. fälligen **halbjährigen Zinsen** der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können vom gedachten Tage ab bis zum 31. Januar 1874 **Vormittags** in den Geschäftsstunden

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
2) bei dem A. Schaffhausen'schen Bankverein in Köln,
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a. M.,
4) bei sämmtlichen Stationscassen der Rhein-Nahe-Eisenbahn, soweit deren Geldbestände ausreichen, und
5) bei unserer Hauptcasse hierselbst

erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 12. December 1873.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Zu den Special-Bestimmungen und Tarifen für den Localverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen ist der XIII. Nachtrag, enthaltend Tarifsätze und Entfernungszeiger nach Kilometern, sowie Tarifänderungen, ferner ein Anhang, enthaltend Güterfracht-Tarife zwischen Staatsbahnstationen im Transit über die Leipzig-Dresdner Bahn, beide vom 1. Januar 1874 an gültig, erschienen, welche bei unsern Güterexpeditionen käuflich zu erlangen sind.

Dresden, am 5. Januar 1874.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky.

Rheinische Eisenbahn.

Am 15. Januar cr. treten im Verkehre zwischen diesseitigen und Luxemburgischen resp. Lothringischen Stationen für Rohproducte neue Frachtsätze in Kraft, worüber das Nähere in unserem Geschäftslocale zu erfahren ist.

Köln, den 11. Januar 1874.

Die Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von zusammen 62394 Kilogramm Laschen, Laschenbolzen und Hakennägel für Locomotivbahn im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag, den 30. Januar 1874, 11 Uhr Vormittags,

in unserem Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Kleineisenzeug"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im oben bezeichneten Büreau vom 20. dieses Monats ab zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 9. Januar 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Die Lieferung der zur Unterhaltung unserer Bahnstrecken pro 1874 erforderlichen:

61 400 Kilogramm Puddelstahl-Laschen,
16 880 „ Laschenbolzen,
23 100 „ Hakennägel

soll im Wege der Submission vergeben werden, wozu auf

Donnerstag, den 22. Januar d. J., Mittags 12 Uhr,

in unserem Central-Bureau hierselbst, Görlitzer Bahnhof, Termin anberaumt ist.

Die Offerten sind bis zur Terminsstunde frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Lieferung von Kleineisenzeug"

versehen, an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen in unserem Central-Bureau zur Einsicht aus, und können auch gegen Erstattung der Copialien von 1 Thlr. 10 Sgr. ebendaselbst bezogen werden.

Berlin. **Die Direction.**

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die Anlieferung von

50 Satz Achsen mit Rädern, bis Ende März 1874 lieferbar,
20 Stück vierrädrigen Personenwagen III. Classe mit Bremsen, und
5 Stück desgleichen I. und II. Classe ohne Bremsen, lieferbar je zur Hälfte in den Monaten Mai und Juni 1874,

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten darauf sind versiegelt bis **24. Januar c.** an uns einzusenden und können die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen von unserem Haupt-Bureau hier bezogen werden.

Leipzig, den 13. Januar 1874.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
W. Seyffert. C. A. Gessler.


Wien 1873.


London 1862.





Erster Preis.



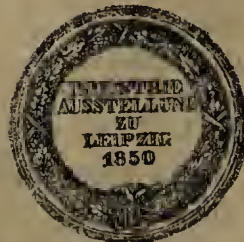
Erster Preis.



Erste goldene Medaille
unter allen Nationen
Paris 1867.




Ehrenmitglied der Académie nationale in Paris.





Erster Preis Chemnitz 1867.




Grosse goldene Medaille.


Moskau 1872.



Die Chemnitzer Werkzeugmaschinen-Fabrik

(vorm. Joh. Zimmermann)

zu

Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung von


Ritterkreuz der Ehrenlegion.

Werkzeug-Maschinen und Holzbearbeitungs-Maschinen

in bekannter Qualität.


Ritterkreuz des Albrecht sordens

Nach Amerika für 45 Thaler.

Norddeutscher Lloyd.



Postdampfschifffahrt

von **BREMEN** nach

Newyork	Baltimore	Neworleans
jeden Mittwoch und Sonnabend.	jeden zweiten Dienstag.	27. Jan. 10. Febr. 24. Febr.
Erste Cajüte 165 Thlr., zweite Cajüte 100 Thlr., Zwischendeck 45 Thlr.	Cajüte 135 Thaler. Zwischendeck 45 Thaler.	Cajüte 210 Thaler. Zwischendeck 55 Thaler.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in **Bremen** und deren inländische Agenten, sowie **die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Fuss- und Locomotivwinden

von 40—300 Ctr. Tragkraft, doppelt übersetzt, vorzügliche Arbeit, liefern unter Garantie billigst

Reussmann & Schulze, Chemnitz.

Trier, den 5. Januar 1874.

Es wird beabsichtigt, zur Abführung des verbrauchten Gerbereiwassers aus dem südöstlichen Theile der Stadt Trier einen unterirdischen Kanal von circa 1006 Meter (267 Ruthen) Länge herzustellen.

Zeichnungen und Beschreibung der Anlage können im hiesigen Rathhause eingesehen, auswärtigen Unternehmern jedoch auf Verlangen auch zugesandt werden.

Diejenigen, welche die Ausführung dieses Kanals zu übernehmen wünschen, wollen ihre Offerten schriftlich dem diesseitigen Amte einreichen. (H. 478)

Der Ober-Bürgermeister.
de Nys.

Warnungstafeln

für die Wegübergänge an den Eisenbahnstrecken, gedruckt und geschrieben in allen Schriftarten und Sprachen, liefert die Eisenbahn-Druckerei und Schreiberei von

F. Steenbeck,
Breslau in Schlesien,
Friedrichsstrasse 76.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 5. **1874.**

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag;** Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 19. Januar 1874. (Schluss der Nummer: 18. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ist die $12_{,35}$ Meilen lange Theilstrecke Lissa (Lysa)-Aussig mit den Stationen

Lissa (Lysa), Alt-Bunzlau, Dris, Vschetat-Privor, Melnik, Liboch, Wegstädtl, Gastorf, Polepp, Leitmeritz, Czalositz-Czernosek und Aussig

nebst der $0_{,24}$ Meilen langen Aussiger Verbindungsbahn am **1. Januar d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Durch die Verbindungsbahn wird der am rechten Elbufer gelegene Bahnhof Aussig der Oesterreichischen Nordwestbahn mit den am linken Ufer befindlichen Bahnhöfen der Aussig-Teplitzer Bahn und der Oeterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft verbunden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 13. Januar 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Erweiterung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes.

Die Motive zu dem (in Nr. 4 d. Bl. mitgetheilten) Gesetz-Entwurf, betreffend die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 50600000 Thalern zur Erweiterung der Staatseisenbahnnetzes lauten:

Bereits bei Berathung des unterm 11. Juni d. J. Allerhöchst vollzogenen Gesetzes, betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 120 Millionen Thalern zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes ist die fernere Ausdehnung des letzteren zur ausführlichen Erörterung gekommen. Mit Rücksicht auf das in dieser Beziehung bestehende Bedürfniss, sowie auf die bezüglichen, in der letzten Session der Landes-Vertretung gefassten Resolutionen wird der Bau folgender Eisenbahnen vorgeschlagen:

1) von Insterburg nach Prostken,
2) von Laskowitz über Graudenz nach Jablonowo,
3) von Rokietnice über Schneidemühl nach den Häfen der Hinterpommerschen Küste,
4) von Dittersbach über Neurode nach Glatz.

Diese vier Bahnen sind dazu bestimmt, Glieder durchgehender Verkehrsrouten zu werden, beziehungsweise die Verbindung zwischen solchen zu vermitteln und die wirthschaftliche Entwickelung der östlichen Provinzen zu fördern. Ausserdem wird zur Vermehrung des Ertrages und der Concurrenzfähigkeit bestehender oder doch bereits genehmigter Staatsbahnen die Anlage von noch zwei weiteren Bahnen in Vorschlag gebracht, nämlich:

5) von Cassel über Helsa nach Waldcappel und
6) von Dortmund nach Oberhausen resp. Sterkrade.

Zur Begründung der einzelnen Projecte ist Folgendes zu bemerken:

1. Insterburg-Prostken.

Seitdem die Kaiserlich Russische Regierung den Anschluss der Ostpreussischen Bahnen an das Russische Bahnnetz bei Grajewo gestattet hat, stellt sich die Bahn Insterburg-Prostken, welche ohne diesen Anschluss überwiegend den Character einer Localbahn haben würde, dar als ein Mittelglied zwischen der Bahn von Memel über Tilsit nach Insterburg, und den Russischen Bahnen von Grajewo nach Bialystock und von dort nach Warschau, nach Brest-Litewski und den in südöstlicher Richtung weiter gelegenen Stationen. Sie hat also neben dem Localverkehr eines fruchtbaren Landes und einer Reihe kleinerer Städte, darunter Darkehmen, Goldap, Oletzko auch auf den Durchgangsverkehr zu rechnen, welcher sich zwischen dem Hafen von Memel und den südlich gelegenen Theilen des Russischen Reichs bewegen wird. Voraussichtlich dürfte dieser Verkehr schon vom Anfang an ein bedeutender sein und in dem Maasse wachsen, wie sich das Eisenbahnnetz im Innern Russlands entwickelt, und in Folge dessen die Massenproducte dieses Reichs dem Auslande zuströmen können. Welchen Einfluss schon zur Zeit die Eröffnung der Russischen Grenze auf den Verkehr ausübt, zeigt deutlich das Wachsen der Einnahmen der Ostpreussischen Südbahn seit der Betriebseröffnung der Russischen Bahnen bis Grajewo. Diese Betriebseröffnung hat am 15. Juli 1873 stattgefunden. Während im Jahre 1872 im

Monat Juli	die Einnahmen der	Ostpreussischen	Südbahn	53954 Thlr.
„ August	„	„	„	64825 „
„ September	„	„	„	66084 „
„ October	„	„	„	64203 „
„ November	„	„	„	61062 „

betrugen, beliefen sich dieselben

im Jahre 1873 im Monat Juli auf 59150 oder $8,_{8}$ %
„ „ August „ 70785 oder $8,_{4}$ %
„ „ September „ 83495 oder $20,_{9}$ %
„ „ October „ 87549 oder $26,_{7}$ %
„ „ November „ 92262 oder $33,_{8}$ %
mehr, als in den entsprechenden Monaten des Jahres 1872.

Bekanntlich sind bisher fast alle Vorausberechnungen über die Rentabilität solide fundirter Bahnen von der Wirklichkeit übertroffen, und viele Bahnen, deren Rentabilität bei der ursprünglichen Anlage in Zweifel gezogen wurde, haben später eine gute Rente abgeworfen. Es braucht nur auf die Ostbahn hingewiesen zu werden, bei welcher die Entwickelung des Verkehrs die früheren Erwartungen übertroffen hat. Während noch im Jahre 1857 ihre Einnahmen pro Meile Betriebslänge nur 27 900 Thlr., im Jahre 1862 41 500 Thlr. betrugen, beliefen sich dieselben im Jahre 1872 auf 77 000 Thlr.; und es wurde hierdurch nach Abzug der Betriebsausgaben eine Verzinsung des Anlage-Capitals von $7,_{48}$ % gegen $5,_{62}$ % im Jahre 1862 und $3,_{14}$ % im Jahre 1857 erzielt. Im Hinblick auf diese Vorgänge erscheint allerdings die Hoffnung nicht unberechtigt, dass auch die Bahn Insterburg-Prostken, wenn sie einfach und deshalb mit nicht zu hohem Kostenaufwande hergestellt wird, genügende Einnahmen liefern wird, um das darauf verwendete Anlagecapital zu verzinsen.

Ausserdem wird diese Bahn dazu dienen, ein Gebiet im Südosten der Provinz Preussen aufzuschliessen, welches zum Theil in Folge seiner ungünstigen Lage zwischen dem Russischen Reich in Osten und den masurischen Seen im Westen, zum Theil in Folge seiner mangelhaften Verbindungen im Innern und mit den übrigen Theilen der Monarchie, in der Entwickelung anderen Landestheilen gegenüber auffällig zurückgeblieben ist. Der ganze weit ausgedehnte Landstrich wird zur Zeit nur von einer einzigen Bahn, der Ostpreussischen Südbahn, in seinem südlichen Theile durchzogen, so dass es für ihn bisher um so weniger möglich war, seine reichen landwirthschaftlichen und Forstproducte ausserhalb seiner eigenen Grenzen mit wesentlichem Nutzen abzusetzen, als die Wege des Landes in Folge der klimatischen und Bodenverhältnisse sich nicht selten in mangelhaftem Zustande befinden. Unter diesen Umständen dürfte eine Bahn, welche als Glied der durchgehenden Verbindung zwischen dem Hafen von Memel und dem Russischen Hinterlande diese Gegenden durchzieht und die Hauptorte derselben berührt, zugleich die wirthschaftliche Entwickelung des ganzen Landestheils erheblich fördern.

Bei der ersten Projectirung der Bahn wurde als südlicher Entpunct derselben die Station Lyk der Ostpreussischen Südbahn angenommen. Nachdem jedoch die Kaiserlich Russische Regierung den Anschluss dieser Bahn an das Russische Bahnnetz bei Grajewo zugelassen hat, empfiehlt es sich auch die neue Bahn bis zur Russischen Grenze zum directen Anschluss an die Russischen Bahnen durchzuführen. Verhandlungen über diesen Anschluss sind bisher noch nicht gepflogen, die Regierung glaubt jedoch als unzweifelhaft annehmen zu sollen, dass derselbe von der Kaiserlich Russischen Regierung nicht beanstandet werden wird. Eventuell würde der Anschluss durch Vermittelung der Ostpreussischen Südbahn stattzufinden haben.

Von der Russischen Grenze führt die Bahn in gerader Richtung nach Oletzko und von hier über Goldap und in nordwestlicher Richtung weiter über Darkehmen nach Insterburg, wo sie sich an die Ostbahn und die Tilsit-Insterburger Bahn anschliesst. Die Länge der ganzen Bahn beträgt $17,_{8}$ Meilen, die Kosten belaufen sich auf im Ganzen 7650000 Thlr., d. i. auf 429700 Thlr pro Meile, ein Betrag, der mit Rücksicht darauf, dass dem Kostenanschlage die hohen Lohnsätze und Materialienpreise der letzten Zeit zum Grunde gelegt sind, als ein mässiger erscheint. Werden, wie es den Anschein hat, Lohnsätze und Materialienpreise wiederum sinken, so wird dadurch eine verhältnissmässige Reduction des Anlagecapitals herbeigeführt werden.

2) Jablonowo-Graudenz-Laskowitz.

Wirft man einen Blick auf die Eisenbahnkarte der östlichen Provinzen, so findet man, dass fast alle Bahnen die Richtung von Westen resp. Südwesten nach Osten resp. Nordosten verfolgen, und somit mehr oder weniger parallel der Küste der Ostsee ihren Weg nehmen. Zwei dieser Parallelbahnen gehen von Berlin aus und erstrecken sich bis zum äussersten Osten der Monarchie; die eine geht über Stettin, Stargard, Stolp, Danzig und Königsberg nach Eydtkuhnen, die andere über Kreuz, Bromberg, Thorn und Korschen nach Insterburg; die dritte führt von Berlin, Frankfurt a. O. und Posen nach Thorn und mündet an diesem Puncte in die zweitgedachte Linie ein. Querverbindungen zwischen diesen parallel laufenden Bahnen sind bisher nur wenige vorhanden, und doch liegt für dieselben ein Bedürfniss vor, um einerseits die weitausgedehnten zwischenliegenden Landstriche dem Verkehr aufzuschliessen, zum anderen, um die Seehäfen, welche erfahrungsmässig von den der See parallel laufenden Bahnen nur geringen Vortheil haben, mit ihren Hinterlanden in bessere Verbindung zu bringen.

Nach der gegenwärtigen Vorlage sollen zwei solche Querverbindungen, welche von den betheiligten Provinzen schon seit langer Zeit erstrebt werden, und für welche in der That ein dringendes Bedürfniss vorliegt, gebaut werden, nämlich

1) eine Bahn von Jablonowo über Graudenz nack Laskowitz und

2) eine Bahn von Posen nach den Häfen der Hinterpommerschen Küste.

Die Bahn ad 1, welche die Ostbahnstrecke Bromberg-Danzig und die fast parallel laufende Thorn-Insterburger Bahn verbindet, hat ausserdem den Zweck, das rechte Weichselufer für den Verkehr aufzuschliessen, resp. für den, auf diesem Ufer gelegenen fruchtbaren Landstrich sowohl die Ostbahn, als die Thorn-Insterburger Bahn zugänglich und nutzbar zu machen und den hier wegen mangelhafter Verbindung bestehenden Beschwerden Abhülfe zu verschaffen. Insbesondere werden die Kreise Graudenz-Strassburg und Culm in der Lage sein, ihre reichen landwirthschaftlichen Erzeugnisse sowohl nach Danzig als nach Berlin mit Vortheil zu verwerthen.

Ueber die Frage der Rentabilität der Bahn ist mit Sicherheit ein Urtheil nicht abzugeben. Soviel dürfte jedoch feststehen, dass sich nicht nur ein reger Localverkehr, sondern auch demnächst ein entsprechender Durchgangsverkehr auf der Bahn entwickeln wird.

Die Richtung der Bahn hält in den beiden Abschnitten Laskowitz-Graudenz und Graudenz-Jablonowo fast genau die Luftlinie ein. Als Ganzes genommen weicht sie zum Zweck der Berührung von Graudenz von der Luftlinie ein wenig nach Norden ab. Die Länge beträgt $6,_{95}$ Meilen, das zum Bau und zur Ausrüstung erforderliche Capital bei zweigleisigem Unter- und eingleisigem Oberbau und incl. der Kosten einer festen Brücke über die Weichsel bei Graudenz im Betrage von 2000000 Thlr. im Ganzen 5 600 000 Thlr. oder pro Meile — die Kosten der Brücke sind hierbei ausser Betracht geblieben — 520000 Thlr. Die Mehrkosten pro Meile, der Prostken-Insterburger Bahn gegenüber, erklären sich durch den theueren Grunderwerb, die Nothwendigkeit der Anlage eines grösseren Bahnhofs bei Graudenz, sowie durch die zur Ueberschreitung des Inundationsgebiets der Weichsel erforderlichen, sehr beträchtlichen Erdarbeiten.

3) Rockietnice-Schneidemühl-Belgard mit Abzweigung über Rummelsburg nach Rügenwaldermünde und Stolpmünde.

Der Zweck dieser Bahn ist ein doppelter.
Er besteht darin:

1) eine directe Verbindung der Hinterpommerschen Häfen Colberg, Rügenwaldermünde und Stolpmünde mit den südlich gelegenen Theilen der Provinzen Pommern, Westpreussen, Posen und Schlesien herzustellen, dadurch den Verkehr dieser Häfen zu heben und

2) ausgedehnten, des Aufschlusses dringend bedürfenden Districten Pommerns und Posens bessere Absatzwege für die Landesproducte zu beschaffen.

Wie im Allgemeinen Küstenbahnen den Häfen weniger nützen, so hat auch die Hinterpommersche Bahn Stargard - Stolp - Danzig den Häfen der Hinterpommerschen Küste verhältnissmässig nur geringere Vortheile gebracht. Hierzu wirkte allerdings auch der Umstand mit, dass die Häfen mit Ausnahme Colbergs, nicht unmittelbar von der Bahn berührt werden, und somit eine directe Verladung vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt nicht stattfinden kann. Der Weg zwischen Bahn und Hafen beträgt bei Rügenwaldermünde $1,_{8}$ Meilen, bei Stolpmünde $2,_{5}$ Meilen.

Unter diesen Umständen waren diese Häfen bisher umsoweniger im Stande, mit den mächtigen Nachbaren, Stettin im Westen und Danzig im Osten, zu concurriren, als diese letzteren Plätze, abgesehen von anderen Umständen, im Besitze von Eisenbahnverbindungen sind, welche von den Wasserstrassen direct in das Hinterland derselben führen.

Für die Häfen Hinterpommerns bilden das natürliche Hinterland die in südlicher Richtung von denselben gelegenen Theile der Provinzen Pommern, Westpreussen, Posen und Schlesien, so dass alle Transporte, soweit sie nicht aus nördlicheren Gebietstheilen originiren resp. für diese bestimmt sind, die Station Kreuz der Ostbahn passiren müssen. Nun beträgt aber die Entfernung von Kreuz nach Stettin nur $16,_{4}$ Meilen, nach Danzig 36 Meilen, die Entfernungen nach Colberg, Rügenwaldermünde und Stolpmünde dagegen über Stargard 31 bis 41 Meilen, über Danzig 56 bis 70 Meilen.

In Folge des vorgeschlagenen Bahnbaues werden die Verhältnisse sich wesentlich günstiger gestalten. Nach Fertigstellung der Bahn wird die Entfernung von Posen, welches an Stelle von Kreuz für den Verkehr mit dem Süden den massgebenden Eisenbahn-Knotenpunct bilden wird, nach Colberg 35 Meilen, nach Rügenwaldermünde 39 und nach Stolpmünde 39½ Meilen betragen, während die Entfernung von Posen nach Stettin $27,_{6}$ Meilen und nach Danzig über Konitz $47,_{2}$ Meilen, über Bromberg $41,_{3}$ Meilen beträgt. Hinsichtlich aller Transporte von und nach Posen und den weiter südlich gelegenen Puncten wird also eine Concurrenz dieser Häfen, insbesondere mit Danzig, sehr wohl stattfinden können.

Fast noch wichtiger als für die Hinterpommerschen Häfen ist die neue Bahn für das flache Land des Regierungsbezirks Coeslin, den westlichen Theil Westpreussens und den nördlichen Theil des Regierungsbezirks Posen. Die wirthschaftlichen Verhältnisse dieser Districte sind nicht ausreichend entwickelt, und es scheint dringend geboten, mit der Anbahnung besserer Zustände nicht länger zu zögern.

Auch bei dieser Bahn ist die Rentabilität eine nicht sichere. Jedenfalls werden aber zeitweise Zuschüsse des Staates durch die indirecten Vortheile aufgewogen werden, welche ihm aus der durch den Bahnbau

herbeigeführten Hebung der Leistungsfähigkeit der betreffenden Landestheile erwachsen.

Was die Führung der Bahn betrifft, so lässt sich nicht verkennen, dass es am zweckmässigsten sein würde, sie in Posen ihren Ausgangspunct nehmen zu lassen. Die selbstständige Einführung der Bahn in diese Festung, sowie die Anlage eines eigenen Bahnhofs daselbst würde jedoch eine Mehrausgabe von mindestens 2 Millionen Thalern verursachen. Mit Rücksicht darauf glaubt die Regierung, von der Wahl dieses Ausgangspunctes um so mehr absehen zu sollen, als die durch den Anschluss in Rokietnice bedingte Abweichung von der geraden Linie nur sehr unbedeutend, andererseits anzunehmen ist, dass für geraume Zeit die Strecke Rokietnice-Posen im Stande sein wird, neben dem Verkehr der Posen-Stargarder Bahn auch den Verkehr der neuen Route zu bewältigen. Dazu kommt, dass die Stargard-Posener Bahn unter Staatsverwaltung steht, vertragsmässig späterhin sogar in den Besitz des Staates übergeht und somit die Befürchtung einer Vernachlässigung des Verkehrs der neuen Bahn auf der gemeinschaftlichen Strecke ausgeschlossen ist.

Von Rokietnice führt die Bahn über Schneidemühl voraussichtlich nach Neu-Stettin, sofern bei den speciellen Vorarbeiten kein anderer Punct für die Durchschneidung der Pommerschen Centralbahn sich günstiger ergiebt, und von hier einerseits nach Belgard, andererseits über Rummelsburg nach Ulrichsthal, wo eine zweite Gabelung stattfindet, deren einer Zweig über Schlawe nach Rügenwalde und Rügenwaldermünde führt, während der andere nach Berührung von Stolp in Stolpmünde ausläuft.

Die Länge der ganzen Bahn beträgt 50 Meilen; die Ausführung soll der Art erfolgen, dass zwar der Grund und Boden von vorneherein für zwei Geleise erworben, im Uebrigen aber die Bahn im Wesentlichen vorläufig nur eingeleisig hergestellt wird. Ferner soll mit Rücksicht darauf, dass voraussichtlich der Verkehr in den ersten Jahren ein verhältnissmässig geringer sein wird, sowohl die Ausführung der Hochbauten als die ganze Ausrüstung thunlichst einfach erfolgen, wodurch es möglich wird, den Kosten-Anschlag mit im Ganzen 18 500 000 Thlr.. d. i. pro Meile mit 370 000 Thlrn. abzuschliessen.

4) Dittersbach-Neurode-Glatz.

Durch Gesetz vom 24. September 1862 (Ges.-Samml. pro 1862, S. 317) sind die Mittel für den Bau der inzwischen fertiggestellten Bahn von Kohlfurt und Görlitz über Lauban, Greiffenberg und Hirschberg nach Waldenburg bewilligt. In den Motiven des Gesetzes war diese Bahn bereits als der Anfang eines grösseren Unternehmens bezeichnet.

Der Zweck der Schlesischen Gebirgsbahn ist bekanntlich ein doppelter; einmal sollen durch dieselbe die Verbindungen nach Oesterreich, insbesondere zwischen Berlin und Wien und zwischen Breslau und Prag verbessert, zum anderen die Kohlenreviere bei Waldenburg und Neurode aufgeschlossen werden. Der Aufschluss des Waldenburger Reviers hat durch die Bahn Kohlfurt - Waldenburg stattgefunden; zur Erreichung der anderen Zwecke bedarf es der Fortsetzung der Bahn bis Glatz.

Während bei den drei, in der Vorlage zuerst aufgeführten Bahnen die Rentabilität als eine zweifelhafte bezeichnet werden musste, glaubt die Regierung sich der Ueberzeugung hingeben zu dürfen, dass diese Bahn trotz der sehr hohen Anlagekosten, eine angemessene Rente abwerfen wird. Allerdings wird der Durchgangsverkehr nicht so bedeutend werden, als im Jahre 1862 angenommen werden konnte, da inzwischen für den Verkehr mit Oesterreich Concurrenzrouten entstanden sind, an welche damals nicht gedacht wurde. Immerhin wird aber auch der Durchgangsverkehr erheblich sein, insbesondere in der Richtung von Berlin nach Wien, welche von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beherrscht wird. In umgekehrter Richtung werden allerdings die Transporte, soweit sie im Gebiet der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft originiren, von dieser Gesellschaft möglichst über die ihr neuerdings concessionirte Strecke Chodzen-Neusorge geführt und erst hier an die Preusischen Bahnverwaltungen abgegeben werden.

Von grösserer Bedeutung, als der Durchgangsverkehr wird jedenfalls der im Bahngebiet selbst originirende Verkehr sein. Zieht man nur die gegenwärtigen Verhältnisse in Betracht, so ist allerdings das Bild, welches das Neuroder Kohlenrevier gewährt, kein besonders glänzendes. Die Jahres-Production desselben betrug nämlich:

1869 auf 11 Gruben mit 893 Arbeitern 2 328 850 Ctr. im Werthe von 210 765 Thlrn.

1870 auf 9 Gruben mit 871 Arbeitern 2 546 457 Ctr. im Werthe von 225 460 Thlrn.

1871 auf 9 Gruben mit 998 Arbeitern 3 086 231 Ctr. im Werthe von 283 621 Thlrn.

1872 auf 9 Gruben mit 1116 Arbeitern 2 949 107 Ctr. im Werthe von 331 934 Thlrn.

An dem bedeutenden Aufschwunge des Steinkohlenbergbaues in den letzten Jahren hat das Revier Neurode hiernach nur in sehr mässigem Umfange Theil genommen; die allgemeine Steigerung der Kohlenpreise konnte sich nur in geringem Grade dorthin übertragen, da mit der Steigerung aller Preise auch die Landfrachten stiegen und den höheren Erlös am Verbrauchspuncte absorbirten.

Zur Würdigung der Leistungsfähigkeit der Gruben ist indessen anzuführen, dass bereits im vorigen Jahre von den Neuroder Gruben deren fünf in Erwartung des baldigen Baues einer Eisenbahn zu Tiefbauanlagen übergegangen und sechs mit Dampfgöpeln versehen waren. Die fünf bedeutendsten Gruben: Wenzeslaus, Rudolf, Johann, Baptista, Ruben und Frischauf werden nach der Herstellung der Eisenbahnverbindung allein im Stande sein, 9 Millionen Ctr. jährlich zu fördern. Die Herstellung anderer Tiefbauanlagen würde selbstredend eine weitere, bedeutende Entwickelung der Production versprechen.

Die Anzahl und Gesammtmächtigkeit der bis jetzt bekannten Flötze ist allerdings viel geringer als im Waldenburger Revier, aber immerhin beträchtlich genug und für den Abbau um so lohnender, als die Lagerungs- und Nebengesteins-Verhältnisse günstig sind. In Folge dessen ist die Gewinnung leicht und es sind die Förderkosten zur Zeit geringer, als im Waldenburger Revier. Dabei steht die Kohle in Bezug auf ihre Verwendung zur Verkokung und Gasbereitung nach sorgfältigen Untersuchungen der Waldenburger Kohle nicht nach.

Es ist hiernach nicht zu bezweifeln, dass nach Herstellung einer Eisenbahnverbindung die Kohle bei ihrem beliebigen Preise nicht allein in der Richtung nach Böhmen, sondern auch auf dem Wege über Waldenburg nach Niederschlesien und weiter einen ausgedehnten und offenen Markt finden wird, und dass demgemäss auch einer bedeutenden Steigerung der Production der Absatz nicht fehlen kann.

Was die Führung der Bahnlinie betrifft, so erstreckt dieselbe sich von dem in unmittelbarer Nähe von Waldenburg belegenen Bahnhofe Dittersbach durch den sogenannten Bärengrund in das Weistritzthal über Wüstegiersdorf und Wurzeldorf, tritt nach Ueberschreitung der Wasserscheide bei Königswalde in das Walditzthal, gelangt in diesem abwärts über Neurode ins Steinethal und aus diesem nach kurzem Verlaufe in das Neissethal, in welchem der Anschluss an die Linie Frankenstein-Glatz-Mittelwalde stattfindet.

Die so bezeichnete Linie folgt von Dittersbach ab bis über Neurode hinaus ununterbrochen dem Kohlenflötz-Zuge, auf welchem eine grosse Zahl von Grubenfeldern verliehen ist. Auf den meisten derselben findet jedoch wenig oder gar kein Betrieb statt; nur in der Nähe von Neurode ist die Kohlenförderung von Bedeutung, namentlich auf den oben genannten fünf Gruben, von denen die Grube Ruben dicht beim Orte Neurode, und die übrigen in $^1/_4$ bis $^3/_4$ Meilen Entfernung von der Bahnlinie und in mässiger Erhebung über derselben liegen.

Ausser an Kohlen ist die von der Bahn durchzogene Gegend reich an guten Kalk- und Sandsteinen. Besonders gesucht sind die weissen und rothen Sandsteine aus den Neuroder Brüchen; dieselben eignen sich vorzugsweise zu feineren Ornamentarbeiten und werden trotz der theueren Landfracht schon jetzt vielfach zu Bauten bei Breslau verwendet.

An Verkehr wird es hiernach der Bahn nicht fehlen und ihre Einnahmen werden gewiss erhebliche sein. Hierauf wird aber auch gerechnet werden müssen, wenn anders die aussergewöhnlich hohen Baukosten sich verzinsen sollen. Die letzteren betragen nämlich bei zweigeleisigem Unter- und eingeleisigem Oberbau 8 050 000 Thlr., d. i. bei einer Länge der Bahn von $7_{,38}$ Meilen pro Meile 1 090 000 Thlr. Bedingt sind diese hohen Kosten durch das überaus schwierige Gebirgsterrain, welches die Bahn durchschneidet. Auf der ganzen Linie verfolgt sie den Lauf kleiner, in engen und stark gewundenen Thälern fliessender Gewässer, dabei überschreitet sie drei Wasserscheiden, welche durch mächtige Bergrücken von einander geschieden sind. Ausser drei Tunneln zur Gesammtlänge von 533 Ruthen lässt sich in Folge dessen, abgesehen von sehr erheblichen Erd- resp. Felsarbeiten, die Anlage einer grossen Zahl von Brücken, Viaducten etc. nicht vermeiden, zumal es mit Rücksicht auf den zu erwartenden bedeutenden Verkehr nothwendig erscheint, keine stärkeren Steigungen, als auf den übrigen Strecken der Gebirgsbahn in Anwendung zu bringen.

5. Cassel-Helsa-Waldcappel.

In dem unterm 4. Februar 1863 zwischen Preussen und dem vormaligen Kurfürstenthum Hessen in Betreff des Baues einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Cassel abgeschlossenen Staatsvertrage ist nur der Grenzübergangspunct zwischen beiden Ländern und zwar zwischen Hohengandern und Eichenberg auf der Wasserscheide der Werra und Leine festgesetzt, im Uebrigen beiden Staaten das Recht vorbehalten, innerhalb ihrer Territorien über die Führung der Bahn nach eigenem Ermessen zu befinden. Auf Grund dieses Rechts beabsichtigte die vormals Kurfürstlich Hessische Regierung, die Bahn von dem Grenzübergangspuncte aus über Gross-Almerode direct nach Cassel führen zu lassen. Bevor jedoch die Projecte festgesetzt werden konnten, traten die Ereignisse des Jahres 1866 ein, und es beantragte nunmehr die zum Bau der Halle-Casseler Bahn concessionirte Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft, ihr zu gestatten, die Bahn statt über Gross-Almerode im Thale der Werra nach Münden und von hier auf dem Bahnkörper der Hannoverschen Südbahn nach Cassel führen zu dürfen. Für die letztere Linie machte sie geltend, dass sie nicht nur um etwa $2^1/_2$ Millionen Thaler billiger, sondern auch um $^1/_3$ Meile kürzer sei und günstigere Steigerungsverhältnisse (1 : 100 gegen 1 : 70 auf der Almeroder Linie) aufweise. Trotzdem die Richtigkeit dieser Angaben anerkannt werden musste, entschloss sich die Staatsregierung dennoch nicht eher dem Antrage zu entsprechen, als bis die Landesvertretung sich entschieden zu Gunsten desselben ausgesprochen und die Bewilligung

der Mittel für die Vollendung der Bahn von Göttingen nach Ahrenshausen (cfr. das Gesetz vom 17. Februar 1868, betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 40 Millionen Thalern für Eisenbahnzwecke) an die Bedingung geknüpft hatte, dass die Halle-Casseler Bahn über Münden geführt werde.

Es ist erklärlich, dass die Bevölkerung des ehemals Hessischen Landestheiles, welcher von der Linie über Gross-Almerode berührt worden wäre, diese Wendung der Dinge beklagte und nur ungern sich die Vortheile einer Eisenbahnverbindung entgehen sah. Um den Grund dieser Klagen möglichst zu beseitigen, bemühte sich die Regierung, ihr einen Ersatz für den Verlust der Almeroder Linie zu schaffen und zu dem Ende die in Hessen lebhaft erwünschte Eisenbahnverbindung zwischen Cassel und Helsa, durch welche wenigstens ein Theil des bei der Almeroder Linie interessirten Gebiets aufgeschlossen würde, zu Stande zu bringen. Die Bemühungen der Regierung waren insofern von Erfolg begleitet, als nach längeren Verhandlungen die Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft sich zum Bau der Bahn Cassel-Helsa erklärte. Es geschah dies indess nur unter der Bedingung, dass das zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn erforderliche Capital durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft beschafft, und der durch den Betriebs-Ueberschuss der Helsaer Bahn etwa nicht gedeckte Geldbedarf für die Verzinsung der Obligationen zunächst auf den Gewinn-Antheil des Staats aus dem Halle-Casseler Unternehmen (cfr. §§. 10 und 11 des Vertrages mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft vom 25. Juni 1862 Ges. pro 1863 S. 113), sodann auf den Gewinn-Antheil des alten Unternehmens und den 5 Proc. übersteigenden Gewinn-Antheil der Stamm-Actien der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft Litt. B. zu gleichen Theilen und endlich auf den verbleibenden Reinertrag vor den Dividenden der vom Staate garantirten Magdeburg-Leipziger Stamm-Actien Litt. B., jedoch unbeschadet der Rechte, welche den Inhabern dieser Actien aus der vom Staate durch das Gesetz vom 12. Januar 1863 übernommenen Garantie für für einen jährlichen Reingewinn von 4 Procent zustehen, verrechnet werde.

Unter den vorbezeichneten, für den Staat lästigen Bedingungen ist die Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft auch heute noch bereit, den Bau der Bahn Cassel-Helsa zu übernehmen. Inzwischen sind jedoch in den Verhältnissen Aenderungen eingetreten, welche es als einen Fehler erscheinen lassen würden, der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft überhaupt die Concession für Cassel-Helsa zu ertheilen, es erscheint vielmehr geboten, dass der Staat für eigene Rechnung die Bahn baut und zum Anschluss an die Berlin-Wetzlarer Route bei Waldcappel fortsetzt.

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die Luftlinie zwischen Berlin und Wetzlar einige Meilen südlich von Cassel vorbeiführt. Es ist deshalb nicht thunlich, mit der Berlin-Wetzlarer Bahn, in welcher als einer grossen Durchgangsroute Umwege möglichst vermieden werden müssen, Cassel direct zu berühren, und auf solche Weise den Staat in den Stand zu setzen, den Verkehr zwischen Berlin und Cassel, dem nächst Hannover wichtigsten Eisenbahn-Knotenpuncte Mitteldeutschlands zu beherrschen. Dieses Ziel wird nun aber erreicht durch die Bahn Cassel-Helsa-Waldcappel. Nach ihrer Fertigstellung wird der Weg von Berlin über Calbe, Nordhausen, Waldcappel und Helsa nach Cassel 50,2 Meilen betragen, während gegenwärtig der kürzeste Weg über Wittenberg, Halle, Nordhausen und Münden 50,6 Meilen beträgt und nach Fertigstellung der Berlin-Wetzlarer Linie (Berlin-Calbe-Nordhausen-Münden-Cassel) 48,7 Meilen betragen wird. Gegen diesen letzteren Weg wird also die Linie Berlin-Calbe-Nordhausen-Waldcappel-Helsa-Cassel um so eher concurriren können, als der Staat bei beiden Routen mit der Strecke Berlin-Nordhausen betheiligt ist.

Schon allein der Umstand, dass eine selbstständige Staatseisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Cassel hergestellt wird, lässt die Ausführung der Linie Waldcappel-Helsa-Cassel für Staatsrechnung gerechtfertigt erscheinen; noch mehr aber rechtfertigt sich der Bau, wenn man in Erwägung zieht, dass auch wichtige locale Interessen durch denselben befriedigt werden, indem nicht nur der nicht unbedeutenden Industrie des Almeroder Bezirks die Möglichkeit kräftiger Entwickelung gegeben, sondern auch im Uebrigen ein District für den Verkehr erschlossen wird, der neben grosser Bodenfruchtbarkeit ausgedehnte Forsten mit alten Holzbeständen und reiche Basalt- und Sandsteinlager besitzt. Der Export und Import des Almeroder Bezirks an Thon, Schamottsteinen etc., sowie der Absatz des Meissner betragen schon jetzt über 1 000 000 Ctr. jährlich, welches Quantum nach dem Urtheil Sachverständiger nach Herstellung einer Bahnverbindung sich erheblich steigern wird.

Es lässt sich hiernach annehmen, dass sich auf der Bahn neben einem bedeutenden Durchgangsverkehr ein reger Localverkehr entwickeln und in Folge dessen das zur Verwendung kommende Anlagekapital angemessen verzinst werden wird.

Leider ist es thunlich, Gross-Almerode direct zu berühren, es erscheint vielmehr nothwendig, die Linie von Helsa im Thal der Losse aufwärts nach Lichtenau und von da nach Ueberschreitung der Wasserscheide über Walburg im Thal der Wohre abwärts nach Waldcappel zu führen. Die unmittelbare Berührung von Gross-Almerode würde einen Umweg von einer halben Meile und Steigungen von 1: 60 bedingen, während die Linie über Lichtenau keine Steigungen über 1: 90 enthält.

Die Länge der ganzen Bahn Cassel-Helsa-Lichtenau-Waldcappel beträgt 5,2 Meilen, die Kosten beziffern sich excl. des für die sehr schwierige Ueberschreitung des Fuldathals zwischen Bettenhausen und Cassel (0,4 Meilen) und die Verbindung mit den Casseler Bahnhöfen ausgeworfenen Betrages von 1 160 000 Thlr. auf im Ganzen 3 340 000 Thlr., d. i. pro Meile auf 696 000 Thlr. Dabei ist der Unterbau zweigeleisig und der Oberbau eingeleisig angenommen. Die Höhe der Kosten findet ihre Erklärung darin, dass die Bahn durchweg schwieriges Gebirgsterrain durchschneidet und hierdurch bedeutende Erdarbeiten bedingt werden.

6. Dortmund-Oberhausen-Sterkerade.

Der Verkehr der Westfälischen Staatseisenbahn bewegt sich in zwei in einem rechten Winkel aufeinanderstossenden Richtungen; einmal von Norden nach Süden (Richtung Emden-Soest); sodann von Osten nach Westen (Richtung Soest-Holzminden). In dem ersteren Verkehr nimmt die Westfälische Bahn eine selbstständige Stellung ein, in dem zweiten dagegen nicht; in diesem Verkehre war sie bisher auf den Transitverkehr von und nach der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Bahn angewiesen. Insbesondere fielen die Transporte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von und nach dem Osten und Südosten ausschliesslich der Westfälischen Bahn zu, so lange in diesen Richtungen nur der Weg über Soest-Holzminden, resp. Soest-Warburg offen stand.

Das eng verbundene Verhältniss, welches in Folge dessen zwischen beiden Bahnverwaltungen bestand, musste sich sofort lösen, sobald und soweit eine der beiden Bahnen durch die Erweiterung ihres Netzes in die Lage kam, für einzelne Verkehrsrichtungen der Unterstützung der anderen nicht mehr zu bedürfen. Diese Situation ist für die Bergisch-Märkische Eisenbahn eingetreten durch den Bau der oberen Ruhrthalbahn (Hagen-Arnsberg-Warburg). In Folge dieses Baues, resp. des schon früher erfolgten Ankaufs der Hessischen Nordbahn hat die Westfälische Bahn den Transitverkehr der Bergisch-Märkischen Stationen nach dem Südosten, nach Thüringen, Sachsen, Oesterreich etc. eingebüsst. Wie erheblich die hierdurch herbeigeführten Verluste sind, geht am Besten daraus hervor, dass sich die Einnahmeausfälle der Westfälischen Eisenbahn bis zum 1. December v. J. dem gleichen Zeitraum des Jahres 1872 gegenüber — die Ruhrthalbahn ist am 6. Januar v. J. eröffnet — bereits auf 460 500 Thlr. beziffern.

Noch schwerer werden die Verluste der Westfälischen Eisenbahn sich gestalten, wenn erst die Bergisch-Märkische Eisenbahn die Ruhrthalbahn mit dem Braunschweigischen Eisenbahnnetze, welches sie in Gemeinschaft mit der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn beherrscht, durch den Bau der Bahn von Scherfede, einer Station, westlich von Warburg gelegen, nach Holzminden in directe Verbindung gebracht haben wird. Nach Fertigstellung dieser Verbindung wird die Westfälische Bahn auch den Transitverkehr der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Osten, also nach und von Magdeburg, Berlin und den weiter gelegenen Stationen einbüssen.

Bei dieser Gefährdung ihrer Interessen ist es für die Westfälische Eisenbahn die höchste Zeit, dass sie einerseits Fuss fasst in dem mächtigen Productionsgebiet der Ruhr, andererseits sich im Osten mit Bahnen in Verbindung setzt, deren Interessen mit denen der ihrigen nicht collidiren. Nur hierdurch kann sie einen Theil des ihr entzogenen Verkehrs wiedergewinnen, resp. verhüten, dass ihr noch weitere Transporte entzogen werden. Dieser Gedanke liegt der Ausführung der Bahnen von Welwer nach Dortmund und von Ottbergen nach Northeim, für welche durch das Gesetz vom 6. Juni d. J. die Mittel bewilligt sind, zum Grunde. —

Bereits in den Motiven zu dem vorgedachten Geseze ist der Bau der Bahn von Welwer nach Dortmund nur als ein erster Schritt, die Westfälische Bahn in das Ruhrrevier einzuführen bezeichnet, und hierdurch schon darauf hingewiesen, dass es nicht wohl angängig sein werde, die Bahn in westlicher Richtung in Dortmund ihren Abschluss finden zu lassen. Wenn die Staatsregierung schon jetzt, bevor die Verbindung zwischen Welwer und Dortmund fertiggestellt ist, die Mittel zur Weiterführung der Bahn über Dortmund hinaus beantragt, so wird dieses Vorgehen dadurch gerechtfertigt, dass die drei grossen Privat-Eisenbahn-Gesellschaften, die Köln-Mindener, die Rheinische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn, welche zur Zeit das Westfälische Kohlenbecken beherrschen, mit grosser Energie ihre resp. Bahnlinien in dem mit immensen Kohlenreichthum gesegneten Emscherthal auszudehnen suchen, und dass es in Folge dessen für die Westfälische Eisenbahn mit jedem Jahr schwieriger und erheblich kostspieliger werden wird, gleichfalls in dieses Thal einzudringen und günstige Anschlüsse an die in grosser Zahl in der Entstehung begriffenen Zechen zu erhalten.

Die selbstständige Verbindung des Staats-Eisenbahnnetzes mit Oberhausen ist überdies um so wichtiger, als der Staat auf Grund des §. 14 des mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft unterm 30. December 1852 abgeschlossenen Vertrages jederzeit in den Besitz der Oberhausen-Arnheimer Eisenbahn einzutreten befugt, und hierdurch die Westfälische Bahn in directe Verbindung mit dem Holländischen Bahnnetz zu setzen im Stande ist.

Nach den von der Direction der Westfälischen Eisenbahn angefer-

tigten Vorarbeiten verfolgt die neue Bahn von dem für Dortmund projectirten Bahnhofe aus zunächst eine westliche Richtung, wendet sich beim Dorfe Dorstfeld nach Nordwesten, überschreitet die Emscherthallinie, sodann die Stammbahn der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft und verbleibt demnächst nördlich dieser Stammbahn bis zum Anschluss an das in und bei Oberhausen zusammentreffende Bahnnetz. Die Lage des Anschluss-Bahnhofs ist noch nicht genau festgesetzt; soweit sich bis jetzt übersehen lässt, wird es sich empfehlen, denselben zwischen Oberhausen und Sterkerade herzustellen. Die Linie ist so gelegt, dass sie, abgesehen von der nordwestlichen Schwenkung, welche sie westlich von Dortmund macht, eine thunlichst gerade Richtung einhält und dabei den Anschluss an eine möglichst grosse Zahl der im Emscherthal theils bereits vorhandenen, theils in der Entstehung begriffenen Zechen und sonstigen industriellen Etablissements zulässt. Zur Herstellung dieser Anschlüsse, welche zum Theil auf gemeinschaftliche Kosten der Etablissements und der Bahnverwaltung, zum Theil auf ausschliessliche Kosten der letzteren wird erfolgen müssen, sind im Kosten-Anschlage 1 200 000 Thlr. vorgesehen, so dass sich die Kosten der $6_{,8}$ Meilen langen Hauptbahn bei zweigeleisigem Unter- und eingeleisigem Oberbau auf 5 100 000 Thlr., d. i. 773 000 Thlr. pro Meile belaufen. Die Höhe der Kosten ist, abgesehen von den gegenwärtigen hohen Lohnsätzen und Materialienpreisen, wesentlich durch die enormen Bodenpreise der Gegend bedingt, welche es nothwendig erscheinen liessen, an Grund-Erwerbskosten pro Meile nicht weniger als 245 000 Thlr. in Ansatz zu bringen.

Es kann auffällig erscheinen, dass, während die anschliessende Strecke Welwer-Dortmund sofort zweigeleisig ausgeführt werden soll, für die Strecke Dortmund-Oberhausen die Mittel für nur ein Geleise vorgesehen sind. Es findet dies seine Erklärung darin, dass die letztere Strecke, so lange sie nicht bis zum Rhein fortgesetzt, oder aber mit der Oberhausen-Arnheimer Bahn verschmolzen ist, im Grossen und Ganzen den Character einer Kohlen-Zufuhrbahn hat, während die Strecke Welwer Dortmund für den gesammten Güter- und den Personenverkehr von Bedeutung ist und in Dortmund nicht nur die Transporte der projectirten Fortsetzung, sondern auch einen Theil des Verkehrs der in Dortmund mündenden Privatbahnen, insbesondere die nach dem Osten bestimmten Transporte der Rheinischen Bahn aufnehmen muss.

Nach dem Vorstehenden belaufen sich die Kosten: 1) für die Bahn von Prostken nach Insterburg auf 7 650 000 Thlr., 2) für die Bahn von Jablonowo über Graudenz nach Laskowitz auf 5 600 000 Thlr., 3) für die Bahn von Rokietnice über Schneidemühl nach Belgard, Rügenwaldermünde und Stolpmünde auf 18 500 000 Thlr., 4) für die Bahn von Dittersbach über Neurode nach Glatz auf 8 050 000 Thlr., 5) für die Bahn von Cassel über Helsa nach Waldkappel auf 4 500 000 Thlr., 6) für die Bahn von Dortmnnd nach Oberhausen resp. Steckerade nebst Zechenanschlüssen auf 6 300 000 Thlr., im Ganzen auf 50 600 000 Thlr.

Die Gesammtlänge der Bahnen excl. der sub 6 erwähnten Zechenbahnen beträgt 94 Meilen, und es berechnet sich somit der Durchschnitts-Kostenbetrag pro Meile auf 500 000 Thlr., während der Durchschnittsbetrag der in dem Gesetz vom 11. Juni v. J. vorgesehenen Bahnen sich auf 820 000 Thlr. beziffert.

Was die Baufristen betrifft, so lassen sich dieselben nicht genau bestimmen, da in neuerer Zeit Mangel an geeigneten personellen Kräften sich fühlbar macht, und neben den Bauten dieser Vorlage die Bahnen, für welche durch das vorgedachte Gesetz die Mittel bewilligt sind — im Ganzen 125 Meilen — ausgeführt werden müssen.

Abgesehen von dem vorstehend erörterten Inhalt des §. 1, bedürfen die übrigen Bestimmungen des Gesetz-Entwurfs einer näheren Begründung nicht; sie sind genau denen der letzten Anleihe-Gesetze, insbesondere des Gesetzes vom 11. Juni 1873 nachgebildet.

Die Summe, welche nach Bewilligung der in dieser Gesetzesvorlage begehrten Mittel der Regierung für Staats-Eisenbahnzwecke zu Gebote stehen wird, beziffert sich incl. der aus früheren Gesetzen noch offen stehenden Credite auf im Ganzen 185 600 000 Thlr. Die Regierung geht davon aus, dass diese Summe ausreichen wird, die Bedürfnisse der Staats-Eisenbahnverwaltung, soweit sie sich auf Eisenbahn-Neubauten beziehen, für einen längeren Zeitraum zu befriedigen.

Berlin, im December 1873.

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Tourbillets). In vielen Verbänden ist es üblich, Billets auch für eine Tour mit längerer Gültigkeits-Dauer auszugeben, damit die Reisenden die Fahrt auf längere Zeit unterbrechen können.

Diese Unterbrechung steht ihnen nach den jetzt geltenden Betriebs-Reglements allerdings bereits zu, aber mit der Beschränkung, dass sie von dem Bahnhofs-Inspector der Station, auf welcher sie stattgefunden hat, auf dem Billet bescheinigt werden muss und die Unterbrechung nicht länger als auf einen Tag ausgedehnt werden darf.

Die mehre Tage (3—8 Tage in der Regel) gültigen Billets gewähren deshalb den Reisenden eine ihnen reglementmässig nicht zustehende Befugniss.

Die jetzige Einrichtung derselben macht es aber möglich, dass sie, wenn sie von den Schaffnern nicht coupirt werden, noch einmal für die Tour, für welche sie nicht coupirt sind, benutzt werden und dass die Schaffner der letzten Strecke, welche die Billets abnehmen, sie zum Zwecke eines solchen zweiten Gebrauches verkaufen können, ohne dass dies durch die bestehenden Controlmassregeln entdeckt werden kann.

Es dürfte desshalb in Erwägung zu ziehen sein, ob man nicht bei diesen Billets den Reisenden die Unterbrechung der Fahrt nur dann gestattet, wenn sie dieselbe vom Bahnhofs-Inspector bescheinigen lassen, in solchem Falle aber auch die Unterbrechung auf jeder Station der Route und für einen so langen Zeitraum zulässt, als es die Gültigkeits-Dauer der Billets gestattet. Würde auf der einen Seite den Reisenden eine kleine Erschwerung dadurch auferlegt werden, dass sie sich beim Bahnhofs-Inspector melden müssen, so würde auf der anderen Seite der Vortheil damit verbunden sein, dass nun die Unterbrechung auf jeder beliebigen Station gestattet werden kann.

Ausserdem hat die Erfahrung bewiesen, dass eine Unterbrechung nur in seltenen Fällen stattfindet und dass deshalb das Publicum von dieser Einrichtung, welche wesentlich zur Sicherstellung der Eisenbahn-Verwaltungen gegen Billet-Defrauden beiträgt, wenig berührt werden wird. Sollte man annehmen, dass von der Vergünstigung der Fahrt-Unterbrechung ein häufiger Gebrauch gemacht wird, so würde es sich empfehlen, wenigstens auf den grösseren Stationen solche Einrichtungen zu treffen, dass der Bahnhofs-Inspector die Bescheinigung schnell abgeben kann, sei es, indem man ihm kleine, die Bescheinigung gedruckt enthaltende Tecturen zum Aufkleben auf die Billets, oder sei es, dass man ihm einen Stempel zu demselben Zwecke übergiebt, so dass er im Stande ist, gleich auf dem Perron die Bescheinigung abzugeben.

Die geschäftsführende Direction des Vereins hat diese den Personenverkehr betreffende Angelegenheit der Commission für Angelegenheiten des Personen-Verkehrs zur Vorberathung überwiesen, um solche zur Beschlussfassung in der nächsten General-Versammlung vorzubereiten.

* **Deutsches Reich.** Der Reichs-Anzeiger vom 12. d. M. publicirt folgende Bekanntmachung, betreffend das Regulativ zur Ordnung des Geschäftsganges bei dem durch Richter verstärkten Reichseisenbahn-Amte.

In Ausführung des §. 5 Ziffer 4 des Gesetzes, betreffend die Errichtung eines Reichs-Eisenbahn-Amtes, vom 27. Juni 1873 (Reichs-Gesetz-Blatt Seite 164 folgde.) hat der Bundesrath das nachfolgende „Regulativ zur Ordnung des Geschäftganges bei dem durch Richter verstärkten Reichseisenbahn-Amte" erlassen:

§. 1. Wird gegen eine von dem Reichseisenbahn-Amte verfügte Massregel Gegenvorstellung erhoben auf Grund der Behauptung, dass jene Massregel in den Gesetzen oder rechtsgültigen Vorschriften nicht begründet sei, so überweist der Reichskanzler die Sache dem durch zwei richterliche Beamte verstärkten Reichseisenbahn-Amte.

§. 2. Ergibt sich bei der vom Präsidenten vorzunehmenden Prüfung der angebrachten Gegenvorstellung, dass zur Klarstellung des Sachverhältnisses zuvörderst thatsächliche Erhebungen erforderlich seien, so werden diese vom Präsidenten angeordnet.

§. 3. Sind die nach §. 2 angeordneten Erhebungen erfolgt, oder hat der Präsident weitere Erhebungen nicht für nöthig erachtet, so wird die Sache zur collegialen Berathung und Beschlussfassung gebracht.

Zu diesem Ende ernennt der Präsident einen ersten und einen zweiten Berichterstatter.

Einer dieser Berichterstatter muss aus den zugezogenen richterlichen Beamten gewählt werden.

§ 4. Nach Eingang der schriftlich erstatteten Berichte beraumt der Präsident eine Sitzung an.

Zu dieser Sitzung sind sämmtliche Mitglieder des Reichseisenbahn-Amtes, sowie die zur Verstärkung desselben zugezogenen richterlichen Beamten einzuladen.

Zur Beschlussfähigkeit gehört die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern des Reichseisenbahn-Amtes einschliesslich des Präsidenten und die Anwesenheit zweier richterlicher Beamten.

Ist einer dieser richterlichen Beamten verhindert, to tritt sein ein für allemal ernannter Stellvertreter für ihn ein.

§. 5. Der Präsident leitet die Verhandlungen und die Berathung in den Sitzungen. Er stellt die Fragen und sammelt die Stimmen. Entsteht Meinungsverschiedenheit über die Fragestellung oder über das Ergebniss der Abstimmung, so entscheidet das Collegium nach Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

§. 6. Erachtet das Collegium eine weitere Ermittelung oder Verhandlung für nothwendig, so wird diese von dem Präsidenten angeordnet.

§. 7. Der über eine Gegenvorstellung endgültig gefasste Beschluss ist mit den Gründen in der Urschrift von sämmtlichen Mitgliedern zu vollziehen. Im Eingange des unter dem Siegel des Reichseisenbahn-Amtes auszufertigenden Beschlusses sind die Mitglieder des Collegiums, welche an der Beschlussfassung theilgenommen haben, auszuführen. Die Ausfertigung ist von dem Präsidenten zu unterschreiben.

§. 8. Der Präsident wird im Falle der Verhinderung durch den dem Dienstalter nach ältesten vortragenden Rath des Reichseisenbahn-Amtes vertreten.

§. 9. Die Ausfertigung des in §. 7 erwähnten Beschlusses wird dem Reichskanzler zur weiteren Veranlassung überreicht.

Berlin, den 5. Januar 1874.

Der Reichskanzler.
In Vertretung: Delbrück.

— *t* — **Altona-Kieler Eisenbahn.** (Aufnahme von Werkstätten-Arbeitern in die Eisenbahn-Pensionscassen). Seit dem Anfang vorigen Jahres hat die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft die Einrichtung getroffen, dass tüchtige Werkstätten-Arbeiter, welche von den Maschinenmeistern dazu in Vorschlag gebracht werden, in die Eisenbahn-Pensionscasse aufgenommen werden können. Die Jahres-Einnahme, wonach die Pensionberechtigung und die jährliche Beisteuer zur Pensionscasse zu bemessen ist, wird von den Maschinenmeistern, nach Maassgabe des Tagelohns, resp. des durchschnittlichen Accordverdienstes der Arbeiter, festgestellt.

Die Arbeiter, welche auf solche Weise in die Pensionscasse aufgenommen sind, sollen einen festen Arbeiter-Stamm für die Eisenbahn-Werkstätten bilden und es soll denselben auf diese Weise Gelegenheit gegeben werden, ihre eigene Zukunft und diejenige ihrer Familien besser als ihnen solches bisher möglich war, sicherzustellen. Indessen behält die Direction der Eisenbahngesellschaft selbstverständlich das Recht, auf den Antrag der Maschinenmeiter solche Werkstätten-Arbeiter, mit deren Leistungen sie dauernd unzufrieden ist, zu kündigen oder dieselben sofort zu entlassen, wenn sie sich in irgend einer Weise vergangen haben. Im Fall einer solchen Kündigung oder Entlassung verlieren dann die Arbeiter, ebenso wie die Eisenbahn-Angestellten in gleichem Fall, alle Ansprüche an die Pensionscasse.

Nach dem Statut der Pensonscasse können indessen nur solche Arbeiter aufgenommen werden, welche ein ärztliches Gesundheits-Attest beibringen und das 45. Lebensjahr noch nicht überschrittten haben. Wenn die Aufzunehmenden das 30. Lebensjahr schon überschritten haben, so müssen sie für jedes überschiessende Jahr die vorschriftsmässigen Nachzahlungen leisten.

Die vorstehende kurze Mittheilung mag deshalb vielleicht von allgemeinerem Interesse sein, weil die Theilnahme an einer Eisenbahn-Pensionscasse jedenfalls ein sehr wirksames Mittel ist, um die Arbeiter der Eisenbahn-Werkstätten vor einer Verlockung zu Strike-Versuchen zu schützen.

* **Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.** Die in letzter Zeit in verschiedenen Blättern über die Einnahmen und sonstigen Verhältnisse der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn gebrachten Nachrichten bedürfen sehr der Berichtigung. — Die Einnahmen sind in stetigem Steigen; die Gesammteinnahmen pro 1872 ergaben 199 000 Thlr., während pro 1873 dieselben sich auf 254 000 Thlr. belaufen werden. —

Mit der Steigerung der Einnahmen durch den vergrösserten Verkehr ist eine Erhöhung der Ausgaben unvermeidlich gewesen, so dass bei den höheren Kohlenpreisen, Arbeitslöhnen, stärkerer Abnutzung der Betriebsmittel u. s. w. der Ueberschuss aus dem Betriebe nicht derartige Ergebnisse, wie sie mehrseitig in Aussicht gestellt sind, bringen wird. — Die Ergänzung des Reservefonds, die Dotirung des Erneuerungsfonds, die Beschaffung neuer Locomotiven u. s. w. werden derartige Summen in Anspruch nehmen, dass es noch gar nicht zu übersehen ist, welcher Betrag zu einer Dividende übrig bleibt und ob das etwaige Procent-Dividende den Inhabern des Coupons Nr. 1 der Stamm-Prioritäts-Actien als weitere Abschlagszahlung zufliessen oder auf Coupons 4 gezahlt werden soll.

* **Berlin-Görlitzer Eisenbahn.** Nachdem die vom Königlich Sächsischen Staate erbaute Strecke Kamenz-Landesgrenze bei Strassgräbchen am 5. d. Mts. an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn übergeben und am 9. d. Mts. die von letzterer hergestellte Strecke Landesgrenze-Senftenberg landespolizeilich abgenommen ist, wird der Betrieb zwischen Senftenberg und Kamenz am 1. Februar cr. eröffnet werden. Die Eröffnung der ganzen Zweigbahn, Lübbenau-Kamenz ist für den 1. April cr. in Aussicht genommen*).

* **Altenburg-Zeitzer-Eisenbahn.** Im Monat November 1873 wurden befördert 16 470 Personen und 499 005 Centner Güter, und dafür vereinnahmt 11 794 Thlr 13 Ngr. 6 Pfg. gegen 8 560 Thlr. 2 Ngr. 8 Pfg. im November 1872, mithin 1873 mehr: 3 234 Thlr. 10 Ngr. 8 Pfg.

* **Dux-Bodenbacher Eisenbahn.** Einem soeben erschienenen kurzen Berichte über die Betriebresultate dieser Bahn im Jahre 1873 sind folgende Zahlendaten zu entnehmen:

Es betrugen:	d. beförderten Frachten:	d. Gesammteinnahme a. d. Betriebe
1873	6 525 640 Zollctr.	596 580 Fl.
1872	2 607 620 „	249 310 „
1873 also mehr	3 917 460 Zollctr.	347 270 Fl.

Die durchschnittlichen Monatseinnahmen der seit Eröffnung der Bahn verflossenenen 9 Quartale stellen sich im

IV. Quartale	1871	(für 1 Monat)	auf	8 228 Fl.
I. „	1872	„ 1 „	„	12 021 „
II. „	1872	„ 1 „	„	16 797 „
III. „	1872	„ 1 „	„	26 154 „
IV. „	1872	„ 1 „	„	28 132 „
I. „	1873	„ 1 „	„	37 590 „
II. „	1873	„ 1 „	„	49 500 „
III. „	1873	„ 1 „	„	54 137 „
IV. „	1873	„ 1 „	„	57 633 „

Es ergibt sich daher eine Steigerung um 239,4 Proc. von dem IV. Quartale 1871 bis zum IV. Quartale 1872 und eine Zunahme um 104,8 Proc. von da bis zum IV. Quartale 1873; die Steigerung von dem erstgenannten bis zu diesem letzten Zeitabschnitt beträgt nicht weniger als 595,3 Proc.

Die ganze Bahn ist 11,5 Meilen lang, wovon 6,7 Meilen auf die beim Kohlenverkehr den Ausschlag gebende Linie Dux-Bodenbach und 4,8 Meilen auf die für den Personenverkehr wichtigere Strecke Ossegg-Komotau entfallen.

Auf die Meile berechnet, beliefen sich die Betriebseinnahmen im Monat December 1873 auf 5226 Fl., — bei der schon 5 Jahre im Betriebe stehenden benachbarten Böhmischen Nordbahn die höchsten Betriebseinnahmen im Jahre 1873 auf 5577 Fl., per Bahnmeile also auf nur 351 Fl. mehr.

Im Entgegenhalte zu den Betriebseinnahmen, zu welchen pro 1873 noch 38 000 Fl. für Wagenmiethe zugeschlagen sind, erscheinen die Betriebsausgaben verhältnissmässig gering. Eine Vergleichung des Kohlenverkehrs der Dux-Bodenbacher Bahn mit demjenigen der Aussig-Teplitzer Bahn, welche den südlichen Theil des Braunkohlenbeckens durchzieht ergibt, dass erstere im 2. Betriebsjahre (1873) schon eine fast ebenso hohe Kohlenfracht erreicht hat, wie die letztere in ihrem 4. Betriebsjahre (1862), und während bei der Aussig-Teplitzer Bahn die Vermehrung des Kohlenverkehrs vom 1. bis zum 2. Jahre nur 52,3 Proc. betrug, machte er bei der Dux-Bodenbacher Bahn 142,3 Proc. aus. — Die Aussig-Teplitzer Bahn verfrachtete nämlich:

1859 (dem ersten Betriebsjahre) 2 545 000 Zollctr.
1862 . . . . 5 903 000 „

Die Dux-Bodenbacher Bahn
1872 (dem ersten Betriebsjahre) 2 387 000 Zollctr.
und schon 1873 . . . . 5 784 000 „

(Im Jahre 1878 schloss die Aussig-Teplitzer Bahn mit 36 Millionen Zollctr. Kohlenfracht ab.)

Die noch so junge Dux-Bodenbacher Bahn steht jetzt schon mit 19 leistungskräftigen Kohlenwerken durch Zweigbahnen in Verbindung. Die Aussig-Teplitzer Bahn besass dagegen im Jahre 1860, im 10. ihres Bestandes, als sie es auf 15 522 000 Zollctr. Kohlenfracht brachte, eine ähnliche Anzahl von Zweigbahnen (20).

Aus diesem Umstande und da die Nachfrage gerade nach Duxer Kohle jetzt eine fast unbegrenzte ist, kann mit voller Sicherheit gefolgert werden, dass die Dux-Bodenbacher Bahn im Jahre 1874 12 bis 14 Millionen Zollctr. Kohle verfrachten wird, was für dieselbe gleichbedeutend ist mit dem Eintritt in das Stadium der Rentabilität.

Die Zahl der im Betriebe befindlichen Zweigbahnen der Dux-Bodenbacher Bahn, die zu industriellen Etablissements eingerechnet, beträgt zur Zeit 23 in einer Gesammtlänge von 16,354 Kilometer, 3 Zweigbahnen sind im Bau, 13 weitere liegen im Projecte vor, wovon 7 in der Ausführung bereits gesichert sind.

Sehr beträchtlich war auch die Steigerung der Kohlenförderung auf den eigenen Werken der Bahn in Dux, auf welche im verflossenen Jahre noch der bei weitem grösste Theil der Kohlenaufgabe überhaupt entfiel. Von 2,5 Millionen Zollctr. im Jahre 1872 stieg die Kohlenförderung daselbst auf 5,1 Millionen Zollctr., ein Quantum, wie es noch von keinem Werke im Böhmischen Braunkohlenbecken auch nur annähernd erreicht worden ist.

Die Werke werden in diesem Jahre noch leistungsfähiger werden, da zu den drei bestehenden Schächten im Herbste noch ein vierter hinzutreten wird.

Zur Bewältigung des mächtig gewachsenen Kohlenverkehrs genügt der Kohlenwagenpark der Dux-Bodenbacher Bahn von 600 Wagen fürderhin nicht mehr, weshalb derselbe demnächst schon eine ansehnliche Vermehrung erfahren wird.

Nach allen dem erscheint die Entwickelung dieser Bahn als eine rasche, der Ausblick in die Zukunft derselben erfreulich und darum auch die Erfüllung der Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sowie eine entsprechende Verzinsung der Actien vollständig gesichert.

Ausland.

* **Frankreich.** (Waffentransporte.) Die Transporte von Waffen und leuchtenden oder explodirenden Materialien sind durch die Gesetze und Reglements gewissen Bedingungen unterworfen. Die Waffen für den Handel (dites de Commerce) können in Frankreich frei eingeführt werden, während in den Begleitpapieren die Zahl und Gattung derselben zu verzeichnen ist. Die oft angewendete Bezeichnung „Zubehör" (accessoires) muss stets von der präcisen und detaillirten Aufzählung dieser Artikel begleitet sein.

Die Kriegswaffen, lose Theile dieser Waffen, oder Zubehör, welche einen Theil derselben bildet, dürfen weder in Frankreich eingeführt werden, noch auf dem Französischen Gebiete Beförderung finden, und zwar weder im Innern noch als Durchgangsgut, es sei denn, dass sie von einem Erlaubnissschein des Kriegsministers begleitet sind.

Alle Colli, welche Amorce-Kartuschen, oder mit Pulver, Fulminat, oder anderen explosibeln Stoffen geladene Kartuschen enthalten, können nicht als Eilgut mit den Personenzügen befördert werden.

Die Kartuschen, welche Pulver enthalten, sind den gleichen Bestimmungen, wie die Kriegswaffen unterworfen.

Die verbotenen Waffen, als: Dolche, Stockdegen, Windbüchsen,

*) Es ist somit die Strecke Kamenz-Landesgrenze noch nicht, wie in Nr. 4 S. 47 berichtet ist, eröffnet worden. Die Redaction.

Dolch-Revolver etc. müssen von einer Autorisation des Ministers des Innern begleitet sein.

* Um Contraventionen gegen die gesetzlichen Bestimmungen und den zahlreichen Protocollanfnahmen vorzubeugen, wie solche theils Seitens der Zollbehörde wegen falscher Declaration oder Fehlens der Erlaubniss des Kriegsministers oder Ministers des Innern, theils Seitens der Polizei- oder administrativen Aufsichts-Commisarien wegen Beförderung von explosiblen Stoffen mit den Personenzügen stattfinden müssen, werden alle Colli, welche nach der Declaration Waffen und Zubehör jeder Gattung und Leucht- oder Explosions-Stoffe enthalten, vom 1. Januar 1874 an ohne Nachsicht geöffnet werden, um festzustellen, ob der Inhalt mit den Angaben der Begleit-Papiere übereinstimmt.

In Folge dessen hat der commercielle Agent der Französischen Nordbahn-Gesellschaft an die Direction der Rheinischen Eisenbahn das Ersuchen gestellt, ihre Organe dahin zu instruiren:

1. dass sie unnachsichtlich die Annahme aller Colli mit Waffen und Zubehör jeder Gattung, welche nicht von den vorschriftsmässigen Bescheinigungen begleitet sind, verweigern, damit nicht Transporte der Art als gewöhnliche oder als Eilfracht erfolgen, bevor nicht die Aufgeber die gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen erfüllt haben.

2. dass sie für Französische Strecken alle Colli, welche amorcirte Kartuschen oder mit Pulver, Fulminat oder allen sonstigen explosiblen Stoffen geladene enthalten, nur als gewöhnliches Frachtgut annehmen und befördern.

3. dass sie veranlassen, dass die in Rede stehenden Colli in besondere Frachtkarten eingetragen und bei der Verladung an den Eingang der Wagen verpackt werden, damit sie durch die Trennung von den übrigen Waaren, sowohl was die Papiere, wie was die Verladung betrifft, schnell unterschieden und entladen werden können, wenn die Züge die Grenz-Stationen passiren.

-*r*- **Frankreich.** Nach einer kürzlich erschienenen Veröffentlichung hat der Staat im Jahre 1872 von den Eisenbahnen die Summe von 106 825 470 Frcs. bezogen. In dieser Summe figurirt die Steuer aus dem Personenverkehr und der Beförderung mit grosser Geschwindigkeit mit dem Betrage von 61 294 813 Frcs., Grundsteuer und Patente mit 2 913 066 Frcs., die Gebühr für Uebertragung von Urkunden mit 8 326 373 Frcs., die Stempelgebühr für Recipisse und Frachtbriefe mit 14 930 265 Frcs., die Stempel auf Quittungen mit 831 724 Frcs. etc. Ausser diesen directen Einnahmen sind auch noch die Vortheile in Rechnung zu bringen, welche dem Staate in Folge specieller Uebereinkommen mit den Eisenbahngesellschaften zukommen.

Als solche sind zu veranschlagen:

für den Postdienst	25 581 835 Frcs.
„ Beförderung von Militär- und Marinedienstpersonen	23 178 224 „
„ Militärtransporte	2 123 069 „
„ Transporte der Finanzverwaltung	920 559 „
„ Gefangenen-Transporte	1 387 726 „
„ freie Beförderung von Steuer- und Zollpersonal	545 017 „
„ den Telegraphendienst	2 205 900 „
	Sa. 55 942 330 Frcs.

Als Gesammtbezug des Staates aus den Eisenbahnen ergibt sich sonach pro 1872 die Summe von 162 767 800 Frcs.

In Vergleich mit dem Jahre 1872 kann zunächst nur das dem Kriege vorhergehende Jahr 1869 gezogen werden, in welchem der Gesammtbezug des Staates 57 435 764 Frcs. betrug. Für das Jahr 1872 ergibt sich sonach bei einer Gesammtlänge von 17 369 Kilom. für den Staat ein Ertrag von 9371 Frcs. pro Kilom. Im Jahre 1869 belief sich dieser Ertrag bei einer Betriebslänge von 16 171 Kilom. auf 7080 Frcs.

-*r*- **Italien.** (Monza-Calolzio eröffnet.) Am 22. Dec. v. J. fand die feierliche Eröffnungsfahrt auf der Bahn von Monza nach Calolzio unter Betheiligung von Deputationen der Provinzen von Mailand und Como, von Vertretern der Municipalität von Mailand, der Société Briantea als Concessionärin, und der Banca di Costruzioni, welche die Arbeit übernommen hatte, statt. Die Bahn hat von Monza nach Calolzio eine Länge von 29,700 Kilometer. Von Monza bis Cernusco ist das Terrain flach, von Cernusco ab jedoch bis Calolzio waren nicht unbedeutende Schwierigkeiten zu überwinden. Es finden sich auf diesem Theile der Linie nicht unerhebliche Erdarbeiten, Felseneinschnitte und Stützmauern bis zu einer Höhe von 17 Meter, ferner eine Gallerie von 300 Meter Länge und eine Brücke über die Adda in 3 Bogen mit einer Gesammtspannung von 100 Metern. Die Schnelligkeit, mit welcher diese Linie hergestellt worden, ist bei der Grösse der Arbeit, die sie veranlasste, anerkennenswerth. Im Juni 1872 erst konnten, nachdem die Subvention der Regierung vom Parlamente genehmigt war, die Arbeiten in Angriff genommen werden und Ende December 1873, sohin in 18 Monaten, ist die Bahn vollendet und zwar bis in die kleinsten Details.

Bezüglich dieser Bahn erscheint aber ausser der Schnelligkeit, mit der sie hergestellt wurde, die Billigkeit mit der dieses erfolgte, bemerkenswerth. Die Kosten derselben belaufen sich auf 145 000 Lire pro Kil. einschliesslich der Zinsen während der Zeit des Baues. Bei den übrigen Italienischen Bahnen lassen sich die Kosten durchschnittlich auf 250 000 Lire pro Kilometer berechnen. Den Betrieb der Bahn übernimmt die Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen. Von derselben verspricht man sich den besten Erfolg, da sie in einer bestbevölkerten, fruchtbaren, durch Industrie und Handel blühenden Gegend gelegen ist.

-*r*- **Italien.** Eine von der Generaldirection der Eisenbahnen veröffentlichte Zusammenstellung der Einnahmen constatirt für den Monat October 1873 eine solche von 12 454 764 Lire. Diese Summe repartirt sich auf die einzelnen Bahnen wie folgt:

Staatsbahnen	997 330 Lire
Oberitalienischen Bahnen	7 126 540 „
Römische Bahnen	2 031 792 „
Südbahnen	2 184 051 „
Sardinische Bahnen	79 650 „
Eisenbahn Turin-Ciriè	24 533 „
„ Turin-Rivoli	10 868 „
	12 454 764 Lire,

welche Summe die Einnahmen im Monat October 1872 um 776 772 Lire übersteigt.

Unter Hinzurechnung des Ertrages sämmtlicher Bahnen vom 1. Januar bis 31. September 1873, 98 814 383 Lire, ergibt sich für die 10 Monate des Jahres 1873 ein Gesammtertrag von 111 269 147 Lire, von welchen

10 282 126	Lire auf die Staatsbahnen
62 303 231	„ „ „ Oberitalienische Bahnen
20 344 177	„ „ „ Römischen „
17 271 342	„ „ „ Südbahnen
683 563	„ „ „ Sardinischen Bahnen
288 985	„ „ „ Eisenbahn Turin-Ciriè
95 723	„ „ „ „ Turin-Rivoli

kommen. Dieser Gesammtertrag übersteigt jenen des gleichen Zeitraums im Jahre 1872 um 8 677 499 Lire. Die Gesammtlänge der Bahn betrug im Monat October 1872: 6718 Kilom., während dieselbe im October 1873: 6836 Kilom. betrug, sohin um 118 Kilom. zugenommen hatte.

-*r*- **Italien.** Der Monitore delle str. ferrate enthält einen Auszug aus der Verkehrsstatistik der Römischen Eisenbahnen pro 1872, welcher wir nachstehende Mittheilungen entnehmen:

Die Brutto-Einnahmen beliefen sich auf 34 064 098,50 Lire und repartiren sich wie folgt:

Personenverkehr	14 743 992,51 Lire
Gepäck und Hunde	828 685,36 „
Beförderung mit grosser Geschwindigkeit	1 917 217,21 „
„ „ geringer „	6 576 040,14 „
Verschiedene Einnahmen	71 060,32 „
Einnahmen für Rechnung Dritter	9 927 102,96 „
	Sa. 34 064 098,50 Lire.

Gegenüber den Gesammt-Einnahmen des Jahres 1871 mit 28 299 555,57 Lire ergibt sich sohin pro 1872 eine Mehreinnahme von 5 764 542,93 Lire.

Nach Netzen und Linien repartirt stellen sich diese Einnahmen unter Abzug der Steuer des Zehntels für den Staat, wie folgt:

a. Italienisches Netz (1242 Kilom.).

Linie Florenz-Livorno (98 Kilom.)	4 899 107,79 Lire
„ Livorno-Cecina-Saline (234 Kilom.)	1 760 781,18 „
„ Empoli-Orte und Asciano-Grossetto (279 Kilom.)	1 388 513,27 „
„ Florenz-Foligno (205 Kilom.)	2 886 141,53 „
Rom-Adriatische Linie (238 Kilom.)	2 936 950,18 „
Linie Ceprano-Neapel und Cancello-Avellino (188 Kil.)	3 325 348,42 „
	Sa. 17 146 842,32 Lire

b. Römisches Netz.

1. garantirte Linien.

Rom-Adriatische Linie (57 Kilom.)	1 647 849,02 Lire
Linie Rom-Ceprano und Frascati (129 Kilom.)	2 436 726,25 „
	Sa. 4 084 575,27 Lire

2. nicht garantirte Linie von Rom nach Chiavone (131 Kilom.)	1 315 587,50 Lire
sohin das Römische Netz im Ganzen	5 400 162,77 Lire
und beide Netze zusammen	22 547 005,09 „

-*r*- **Italien.** (Eisenbahn Neapel-Gaeta-Rom.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unterm 24. Dec. v. J. dem Projecte des Ingenieurs Francesco Danise wegen Erbauung einer Eisenbahnlinie Neapel-Aversa-Mondragone-Sessa-Gaeta-Terracina-Velletri-Rom die Regierungsbewilligung ertheilt. Abgesehen von den Vortheilen, welche die neue Eisenbahn für die Küstenvertheidigung eines grossen Theiles der apenninischen Halbinsel, für den Handel in den fruchtbaren Niederungen, welche sie berühren wird und für den Ackerbau selbst in einigen ungesunden Gegenden, die sie durchschneiden wird, mit sich führt, wird durch dieselbe eine Abkürzung der bisherigen Reisedauer von Neapel nach Rom um volle drei Stunden erzielt.

-*r*- **Central-Asiatische Bahn.** Der Monitore delle str. ferrate entnimmt einer Mittheilung d. d. 10. Dec. 1873 Folgendes: Am 8. Decbr. haben sich die H.H. Victor de Lesseps und Civil-Ingenieur Stuart in Marseille eingeschifft, um sich nach Westindien zu begeben. In Bombay werden sie specielle Instructionen der Englischen Regierung empfangen, auf deren Kosten sie die Reise unternommen haben. Ihre

Mission ist, sich zunächst nach Hindostan zu begeben, um die Vorarbeiten für die Bahn zu studiren, welche Russland mit Indien verbinden soll. Es ist dieses die Grand Central asiatique genannte Bahn. Der Verkehr von Waaren, Reisenden, Briefen und Geldsendungen zwischen Europa einerseits und Indien, Cochinchina und China anderseits ist ein enormer und lässt sich auf Millarden berechnen. Wenn nun auch für die Waarenbeförderung der Seeweg als der wohlfeilere den Vorzug erhalten sollte, so wird doch dem Grand Central Asiatique durch die Menge der beförderten Geldsendungen, Briefe und Reisenden ein Ertrag gesichert sein. Während Herr Victor v. Lesseps nach Indien geht, begibt sich Herr Ferdinand v. Lesseps nach Petersburg um mit der Russischen Regierung definitive Abmachungen zu treffen.

Juristisches.

* **Rechtsfall, betreffend Schadensersatz wegen böslicher Handlungsweise der Eisenbahn im Sinne des Art. 427 des H. G. B.** in Sachen der Allgemeinen Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin Klägerin wider den Kgl. Preussischen Eisenbahn-Fiscus, vertreten durch die Kgl. Direction der Ostbahn zu Bromberg, Verklagte. Am 6. September 1871 übergab der Spediteur A. Liebroth in Leipzig der dortigen Güter-Expedition der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft einen Ballen mit wollenen Waaren im Gewichte von Br. 75 Pfund, gezeichnet B ⌗ 5619 zur Beförderung an Otto Rauch in Marienburg in unversehrtem Zustande und vollständiger Verpackung.

Der Ballen gelangte nicht zur Ablieferung an den Adressaten. Die Güter-Expedition der Königlichen Ostbahn zu Berlin benachrichtigte vielmehr unterm 9. September 1871 den Spediteur A. Liebroth, dass ihr der Ballen von der Berlin-Anhaltischen Bahn überwiesen, in dem Wagen B. A. 344 verladen gewesen, bei der nothwendig gewesenen Umladung desselben aber nicht vorgefunden worden sei und die Vermuthung des Diebstahls vorliege. Dann erkannte die Königliche Direction der Ostbahn in einem Schreiben vom 27. December 1871 an, dass der fragliche Ballen auf dem Ostbahnhofe zu Berlin abhanden gekommen und ihrerseits nicht zu ermitteln gewesen sei, auf welche Weise derselbe abhanden gekommen sei.

Auf wiederholte Anfragen der Klägerin über die Entstehungsweise des Verlustes erwiderte sie in einem Schreiben vom 9. August 1872, dass das Königl. Polizei-Präsidium zu Berlin ebenfalls den Thäter nicht habe ermitteln können.

Die Klägerin, bei welcher der Ballen gegen die Gefahren des Transportes versichert war, zahlte am 11. Januar 1872 dem Absender den vollen Facturawerth mit 122 Thlr. 15 Sgr. gegen Ausstellung einer Quittung und Cession.

Die Verklagte erbot sich zur Entschädigung des Verlustes nach Massgabe der Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom 10. Juni 1870 und nach dem Normalsatze von 20 Thlr. pro Centner und verpflichtete sich zur Zahlung von 14 Thlr. 28 Sgr.

Die Klägerin war jedoch mit dieser angebotenen Summe nicht zufrieden. Sie behauptet unter Ueberreichung einer Rechnung, dass der verabredete Kaufpreis dieser Waaren 122 Thlr. 15 Sgr. betragen habe und dieser Preis ein angemessener Preis sei.

Sie beansprucht von dem Verklagten den Ersatz des vollen Werthes von 122 Thlr. 15 Sgr., nach Abrechnung der angebotenen 14 Thlr. 28 Sgr. Entschädigung mit 107 Thaler 27 Sgr. nebst 6 Proc. Zinsen seit dem 11. Januar 1872, dem Tage der Beschädigung des Absenders, weil der Königlichen Ostbahn resp. ihren Leuten eine bösliche Handlungsweise im Sinne des Artikels 427 des Handelsgesetzbuchs zur Last falle.

Das Gericht erster Instanz, das Königliche Kreisgericht zu Bromberg, wies jedoch durch Erkenntniss vom 28. März v. J. die Klage als unbegründet zurück, worauf Kläger an das Appellationsgericht zu Bromberg appellirte, indem sie Folgendes rechtlich deducirte: Die verklagte Eisenbahndirection habe zwar festgestellt, dass der fragliche Ballen auf dem Ostbahnhofe in Berlin abhanden gekommen sei, aber nicht ermitteln können, auf welche Weise. Da angenommen werden müsse, dass dieselbe ihrer Verpflichtung gemäss in ihrem Schreiben vom 27. December 1871 eine actenmässige und genaue Auskunft über das Resultat ihrer Nachforschungen gegeben habe, so stehe fest, dass ihre Ermittelungen nicht weiter gegangen seien, als sie selbst angegeben, d. h. also, dass sie selbst über die Ursache des Abhandenkommens nichts ermittelt und der Polizei eine fruchtlose Anzeige gemacht habe. Es frage sich daher, ob die über den Verlust des Ballens angestellten Recherchen als ausreichende und eingehendste anzusehen seien. Es sei weder festgestellt, welchen Personen der qu. Ballen zur Beaufsichtigung anvertraut gewesen, von wem, wann und wo er zuletzt gesehen, ob er in dem auf dem Ostbahnhofe in Berlin befindlich gewesenen Wagen B. A. 344 verschlossen gehalten gewesen, oder nicht, welche Personen den Schlüssel dazu geführt, Zutritt dazu gehabt und ihn geöffnet hätten, ob der Ballen sogleich bei der Oeffnung des Wagens oder erst später vermisst, im letzteren Falle vielleicht falsch verladen oder verschleppt worden sei, ob bei der Oeffnung des Wagens das Schloss zu oder offen, unversehrt oder beschädigt gewesen sei. Die Unterlassung aller dieser Ermittelungen enthalte eine Verschuldung der verklagten Direction resp. ihrer mit der Untersuchung beauftragt gewesenen Beamten, welche durch die verweigerte Vorlegung der die Schadensermittelung betreffenden Acten bestätigt werde, und sei zum Vortheile des Verklagten und zum Nachtheile der Beschädigten absichtlich geschehen.

Eine nachlässige Behandlung des Schadensfalles falle unter den Begriff der böslichen Handlungsweise, welche nach Artikel 427 des Handels-Gesetz-Buches die gesetzlich zulässige Beschränkung der Haftpflicht aufhebe. Wenn der erste Richter verlange, dass Klägerin bestimmte Thatsachen nachweisen müsse, aus welchen eine den Verklagten zum Ersatze des vollen Werthes der verloren gegangenen Waaren verpflichtende grobe Nachlässigkeit zu entnehmen sei, so gehe er zu weit, weil solche Thatsachen nicht weiter zur Kenntniss des Beschädigten gelangten, als sie vom Beschädiger selbst angegeben wurden: es genüge vielmehr die Beibringung von Thatsachen, aus denen zu folgern sei, dass der Schaden unmöglich anders als durch eine sich als bösliche Handlungsweise characterisirende Absicht, oder durch grobe Fahrlässigkeit entstanden sei. Klägerin bleibt dabei stehen, dass wenn in der Behandlung des Schadensfalles durch die Direction, resp. die Untersuchungs-Commission eine bösliche Handlungsweise nicht gefunden werden sollte, letztere doch bei dem mit der Aufsicht über den qu. Ballen betraut gewesenen Personal unzweifelhaft festgestellt sei, und stellt jetzt die Behauptung auf, dass der Ballen von Beamten oder Leuten der Verklagten selbst entwendet worden sei, erklärt sich aber ausser Stande, hierüber einen positiven Beweis anzutreten.

Das Appellationsgericht bestätigte jedoch das Urtheil erster Instanz, indem es ausführte: Die Ansicht der Klägerin, dass die Direction der Ostbahn sich einer böslichen Handlungsweise schuldig gemacht habe, weil sie, resp. ihre Beamten die sorgfältige Untersuchung der Ursache des Verlustes des Collos unterlassen, ist, wie der Verklagte ganz richtig bemerkt hat, weder factisch, noch rechtlich zutreffend. Zunächst würde diese Unterlassung nicht unter den Artikel 427 des Handels-Gesetz-Buches fallen, weil dieser nur von den Ursachen, die den Verlust des Frachtgutes herbeigeführt haben, nicht aber von den Versehen, die etwa bei Ermittelung der Ursachen des Verlustes begangen worden sind, handelt.

Demnächst aber hat die Direction der Ostbahn über die Ursachen des Verlustes Ermittelungen angestellt und zugleich auch von letzterem der Polizeibehörde Anzeige gemacht. Ob die angestellten Recherchen als ausreichend zu erachten sind, hat Klägerin zu beurtheilen nicht die Berechtigung, vielmehr ist dies lediglich Sache der Eisenbahn-Direction, und ebensowenig kann Klägerin aus dem von ihr angezogenen Rescripte des Handelsministers für sich Rechte herleiten, da dasselbe nur eine dienstliche Anweisung enthält. Nach dem Betriebs-Reglement hat die Klägerin nur einen Anspruch auf Mittheilung des Resultates der von der Eisenbahn-Verwaltung angestellten Ermittelungen, auf letztere einzuwirken oder sie zu bemängeln, ist sie nicht befugt.

Daraus, dass der fragliche Waarenballen auf der Ostbahn verloren gegangen, folgt keineswegs, dass dieser Verlust durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn-Verwaltung oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist. Nicht jeder Verlust eines Frachtgutes ist ohne Weiteres als Folge eines *dolus* oder einer höchsten Nachlässigkeit anzusehen.

Es ist vielmehr in jedem einzelnen Falle Sache desjenigen, der auf Grund der alinea 2 des Artikels 427 des Handels-Gesetz-Buches den höheren Ersatz fordert, darzuthun: dass und inwiefern *dolus* oder höchste Nachlässigkeit vorliege", weil eben die bösliche Handlungsweise den Verpflichtungsgrund für den höheren Schadensersatz bildet. Eine andere Auffassung würde die gedachte gesetzliche Bestimmung als vollständig müssig erscheinen lassen. Diesen Nachweis hat Klägerin in der Klage nicht geführt, sich vielmehr darauf beschränkt, hervorzuheben, dass der Verlust des Ballens ohne von der Eisenbahndirection oder ihren Beamten begangene grobe Fahrlässigkeit nicht hätte erfolgen können, ohne aber anzugeben, in welchen thatsächlichen Momenten diese grobe Fahrlässigkeit zu finden sei.

Ebensowenig folgt aus den in der Appellationsrechtfertigungsschrift enthaltenen Raisonnements der Klägerin, dass der Verlust des in Rede stehenden Ballens einer Veruntreuung Seitens der Beamten der Verklagten zuzuschreiben ist.

Kann somit Klägerin auf Grund der alinea 2 loco citato einen höheren Schadensersatz nicht beanspruchen, so folgt daraus, dass das erste Erkenntniss aufrecht erhalten und Klägerin gemäss §. 6 Theil I Titel 23 Allgemeiner Gerichts-Ordnung auch in die Kosten der II. Instanz verurtheilt werden musste.

Technisches.

— *st.* — **Zur Beleuchtung von Eisenbahnwagen** stellt Jul. Pietsch Fettgas her, das unter Anderm auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn schon seit längerer Zeit in Anwendung ist und sich vollständig bewährt. Die Einrichtung des Apparates ist nach dem Journ. f. Gasblchtg. folgende: Der Apparat besteht aus einem Ofen mit zwei horizontalen Doppelretorten, die durch besondere Feuer geheizt werden. Das Oel tropft aus dem auf dem Ofen stehenden Gefäss in die obere Retorte, wird hier verdampft und in der untern Retorte vollständig zersetzt, und gelangt dann in eine Vorlage, die aber tiefer liegt als die Retorte. Das Ableitungsrohr zweigt zunächst horizontal von der Retorte ab und geht dann senkrecht abwärts in die Vorlage, durch welche Anordnung das Verstopfen der Röhren vermieden werden soll,

Von der Vorlage gelangt das Gas in einen Condensator, in einen combinirten Wasserwäscher und Kalkreiniger, durch eine Gasuhr in einen Gasbehälter. Vom Gasbehälter aus wird es mittelst einer kleinen Dampfpumpe in einen eisernen Cylinder gepresst und dort bis auf 10 Atmosphären comprimirt. Solche Cylinder werden unter den Eisenbahnwagen befestigt; das Gas passirt vom Recipienten aus noch durch den Druckregulator, und geht dann mittelst gewöhnlicher Rohrleitung zu den Lampen, die wie üblich an der Decke der Waggons angebracht sind. Der Regulator besteht aus einer cylindrischen gusseisernen Büchse von etwa 250mm Durchmesser und 160mm Höhe, deren eine kreisrunde Seite mit der Membrane lose überspannt ist. In der Mitte dieser Membrane ist eine Zugstange befestigt, welche an einen in der Büchse liegenden Hebel greift und dadurch das Zuströmungsventil bewegt. Das Licht ist ein sehr ruhiges und angenehmes.

(Deutsche Industriezeitung)

* **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** (Versammlung am 9. December 1873.) Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Streckert. Herr Quassowsky gab zunächst eine einleitende Beschreibung der Entstehung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn; die ersten Strecken derselben, Berlin-Potsdam und Potsdam-Werder, welche in den Jahren 1838 bezw. 1850 eingeleisig dem Betriebe übergeben wurden, hatten im Vergleich zu den jetzigen Verkehrsverhältnissen einen sehr unbedeutenden Verkehr, so dass die Bahnhöfe und alle zugehörigen Anlagen auch dem entsprechend nur eine geringe Ausdehnung erhalten hatten. Mit der Zunahme des Verkehrs und der Verlängerung der Bahn bis Brandenburg (im Jahre 1853, in Betrieb genommen), sodann bis Genthin (seit 1857 im Betriebe) und schliesslich mit der Vollendung des gegenwärtigen Bahnnetzes der Gesellschaft wurde die Vergrösserung der ersten Bahnhofsanlagen und die Herstellung eines zweiten Geleises nothwendig, welches auch den Umbau der Brücken bei Werder und Potsdam für ein zweites Geleise erforderlich machte. Die beiden Brücken im Jahre 1846 mit eingeleisigem Unter- und Ueberbau, letzterer aus Eisen hergestellt, bestehen aus je 6 Oeffnungen von je $10{,}_{867}$m und $12{,}_{55}$m normaler lichter Weite und 2 Oeffnungen als Schiffsdurchlässe, von 2 flüglichen Drehbrücken überspannt, von je $9{,}_{52}$m und $9{,}_{468}$m normaler lichter Weite, welche so vertheilt sind, dass die Drehbrücken in der Mitte liegen. Die Potsdamer Brücke ist der Stromrichtung entsprechend unter einem Winkel von 60 Grad gegen die Bahnachse schief, während die Brücke bei Werder die dort seeartig ausgebildete Havel zwischen längeren Erddämmen rechtwinklich übersetzt. Wegen des überall moorigen Untergrundes wurden beide Brücken auf Pfahlrosten zwischen Spundwänden fundirt, die Pfeiler sind aus Ziegeln mit Rothmörtel hergestellt. Nachdem die übrige Bahn überall zweigeleisig hergestellt worden war, bildeten die beiden eingeleisigen Havelübergänge mit ihren Weichen zu beiden Seiten, welche später beseitigt und durch Geleisverschlingungen auf den Brücken ersetzt wurden, grosse Hindernisse und Gefahr für die Sicherheit des Betriebes, so dass man nunmehr beschloss, auch diese Bauwerke für 2 Geleise umzubauen. Bei der Aufstellung der Umbauprojecte traten als besondere Schwierigkeiten die geringe Breite der nur für eingeleisigen Ueberbau angelegten Pfeiler und die geringe Höhenlage der Brückenbahn über dem Wasserspiegel entgegen. Für den Umbau waren deshalb die wesentlichsten Bedingungen: jede Störung des lebhaften Eisenbahnbetriebes zu vermeiden und jedes Hinderniss für den sehr regen Schifffahrtsverkehr auf der Havel fern zu halten. Da die Herstellungs- bezw. Umbauarbeiten unter allen Umständen eine längere Zeit andauernde Absteifung und Feststellung der Drehbrücke bedingte, während welcher Zeit ein Aufdrehen derselben und Durchlassen der Schiffe unmöglich war, so durften diese Arbeiten nur während der Monate Januar und Februar, wo die Schifffahrt ohnehin geschlossen ist, ausgeführt werden. Nach reiflicher Erwägung aller möglicherweise anzuwendenden Bauvorgänge und Berechnung der Kosten derselben wählte man folgende Ausführungsart: Zu beiden Seiten der Brücke wurden Pfähle eingerammt, welche Schienenbahnen parallel zu den Pfeilerrichtungen trugen, auf denen zur einen Seite kleine Wagen gestellt wurden; diese nahmen die zuerst auf Rüstungen montirten neuen Brückenconstructionen mittelst Winden auf; andere Wagen wurden unter die alten bis dahin auf die Pfeiler abgesteiften und von ihren Auflagern bereits befreiten Brücken gefahren; sodann wurden diese Brücken ebenfalls durch Winden gehoben, auf die Wagen gestützt und in der Zeit zwischen zwei Bahnzügen auf den Schienengeleisen ausgefahren, während die neue Brücke ihnen unmittelbar folgend eingefahren und auf die vorher hergestellten neuen Auflager herabgelassen wurde, so dass der neue Bahnzug bereits über die neuen Träger auf den an die noch vorhandenen alten eingeleisigen Brücken sich anschliessenden provisorischen Mittelgeleisen passiren konnte. Die Auswechselung des Brückenüberbaus erfolgte einzeln für jede Oeffnung unter Anwendung derselben Hülfsmittel; nachdem sämmtliche neuen Ueberbauten eingefahren waren, wurden die beiden definitiven Geleise verlegt, die provisorischen Mittelstücke entfernt und die beiden ersteren mit den Bahngeleisen in Verbindung gebracht und dem Betriebe übergeben.

Der Vorsitzende besprach hierauf die in 1872 auf den Preussischen Eisenbahnen vorgekommenen Betriebsereignisse. Von den 152 Entgleisungen, welche stattfanden, wurden 54 durch mangelhaften Zustand der Fahrzeuge, 41 durch mangelhaften Zustand des Oberbaues, 34 durch ungenaue oder falsche Weichenstellung, 19 durch mangelhafte Handhabung des Zuges, 3 durch Unterbrechungen im Geleise oder Hindernisse auf demselben und 1 durch falsche Stellung einer Drehbrücke herbeigeführt; in Folge derselben wurden 44 Personen verletzt und 1 getödtet, und 105 Fahrzeuge erheblich und 250 unerheblich beschädigt. Die Zahl der Zusammenstösse betrug 179 von denen 49 durch falsche Weichenstellung, 28 durch unvorsichtiges Rangiren, 20 durch mangelhafte Signalisirung, 17 durch Nichtbeachtung der Signale, 15 durch zu schnelles Einfahren in Bahnhöfe, 15 durch Zugtrennungen auf freier Bahn, 14 durch Sperrung der Geleise durch Fahrzeuge, 13 durch falsche Dispositionen der Stationsvorsteher, 7 durch Ingangsetzung stehender Fahrzeuge und 1 durch sonstige Ursachen entstanden; dieselben führten herbei 7 Tödtungen und 134 Verletzungen von Personen und ausserdem wurden 12 Thiere getödtet und 27 verletzt, sowie 341 Fahrzeuge erheblich und 537 unerheblich beschädigt. Die ausserdem stattgefundenen 27 sonstigen Betriebsereignisse betreffen in 21 Fällen das Ueberfahren von Fuhrwerken, in 3 Fällen die Unterbrechung des fahrbaren Zustandes der Bahn, in 2 Fällen Feuer im Zuge und in 1 Falle eine Kesselexplosion; bei denselben sind getödtet 10 und verletzt 17 Personen, sodann 8 Thiere getödtet und 1 verletzt, und ferner 4 Fahrzeuge erheblich und 5 unerheblich beschädigt. Bei einer Gesammtbeförderung von 86 442 679 Passagieren wurden 11 getödtet und 44 verletzt und hiervon durch eigene Unvorsichtigkeit 10 getödtet und 16 verletzt; von den 53 382 Bahnbeamten wurden 189 getödtet und 582 verletzt und zwar hiervon unverschuldet 12 getödtet und 168 verletzt. Bei Nebenbeschäftigungen, Bau- und Werkstättenarbeiten wurden 31 Arbeiter getödtet und 97 verletzt. Fremde, nicht mit der Bahn beförderte Personen wurden 151 getödtet und 89 verletzt und zwar hiervon durch Selbstmordversuche 53 getödtet und 6 verletzt und in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn 93 getödtet und 76 verletzt. Die Verhältnisszahlen sind erheblich weniger ungünstig als im Vorjahre.

Herr Frischen erläuterte hiernach, unter Vorzeigung der zugehörigen Vorrichtung, die Construction eines Eisenbahn-Zugtelegraphen, welcher in jedem Wagen das Signal, in Form eines an der Aussenseite des Wagees vorspringenden Flügels, zu geben gestattet. Durch Ziehen an einer unter der Wagendecke hinlaufenden Schnur lösst sich der auf der Kopfseite des Wagens befindliche Signalflügel aus und lässt zugleich auf electrischem Wege eine Weckervorrichtung für das Zugpersonal ertönen. —

Bei der statutengemäss vorgenommenen Neuwahl des Vorstandes wurden die seitherigen Vorstandsmitglieder: die Herren Weishaupt, Hartwich, Streckert, Oberbeck, Ebeling und Ernst wiedergewählt.

Zum Schlusse der Sitzung wurden in üblicher Abstimmung als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen: die Herren Regierungs-Rath Jonas, Baurath Wilde und Telegraphen-Ingenieur und Fabrikant Naglo.

Die Böhmische Braunkohle gewinnt in Deutschland von Jahr zu Jahr mehr an Boden. In Norddeutschland ist sie bereits zu einem Factor geworden, mit welchem bei der Versorgung mit Brennmaterial in alle Zukunft wird gerechnet werden, und auch in Süddeutschland dürfte dieselbe vermöge ihres billigen Preises und ihrer vorzüglichen Qualität von nun an ohne Zweifel grossen Absatz finden.

Die Entwickelung der Production im Böhmischen Braunkohlenbecken und dessen steigende Bedeutung für Deutschland finden ihren Ausdruck in folgenden Ziffern.

Aus demselben wurden auf der Eisenbahn abgeführt:

1866	9	Mill. Zoll-Ctr. Braunkohlen
1870	23,8	„ „ „
1873 auf der Aussig-Teplitzer Bahn	36,0	
„ „ Dux-Bodenbacher „	5,8	
„ „ Buschtêhrader „	4,9	
„ „ Prag-Duxer „	1,8	
„ „ Pilsen-Priesener „	1,5	
	50,0	„ „ „

Davon gingen weiter nach Deutschland:

	per Bahn —	auf der Elbe —	zusammen
1866 . . .	1,8 Mill. Zoll-Ctr.	0,4 Mill. Zoll-Ctr.	2,2 Mill. Zoll-Ctr.
1870 . . .	7,8 „ „	6,8 „ „	14,0 „ „
1873 . . .	20,4 „ „	6,2 „ „	26,6 „ „

Der Rest verblieb im Inlande.

Zu sehr interessanten Resultaten führt eine Vergleichung der Kohlenverfrachtung des Böhmischen Braunkohlenbeckens — und des Zwickauer Steinkohlenreviers in den bezeichneten Jahren. Dieselbe erhält höhere Wichtigkeit dadurch, dass die Böhmische Braunkohle und die Zwickauer Steinkohle sowohl in Sachsen und Thüringen als namentlich auch in Bayern naturgemäss die entschiedensten Concurrenten sind.

Es wurden verfrachtet:

	im Zwickauer Becken —	im Böhm. Braunkohlenbecken
1866 . . .	209,7 Mill. Zoll-Ctr. —	9 Mill. Zoll-Ctr.
1870 . . .	29,7 „ „	23,8 „ „
1873 . . .	37,5 „ „	50 „ „

Die Steigerungen während der letzten acht Jahre beläuft sich sonach für Zwickau auf 79%, für das Böhmische Braunkohlenrevier dagegen auf mehr als 433% und wird entsprechend der Productionskraft der

Becken in den nächsten Jahren sich in ähnlichen Progressionen vollziehen.

Die Bewältigung so enormer Kohlenmassen erfordert nun hier wie dort eine grosse Zahl von Fahrbetriebsmitteln. Während aber in Zwickau schon seit langem an solchen kein Mangel mehr empfunden wurde, klagen die Braunkohlengruben jenseits des Erzgebirges neuerdings wieder laut über Wagennoth.

Die Ursache dieser Verschiedenheit ist weniger in der rascher angewachsenen Kohlengewinnung in dem letzt genannten Reviere zu suchen, hinter welcher die dortigen Bahnen bezüglich ihres Wagenstandes zurückgeblieben, sondern darin, dass die Sächsische Staatsbahn nur den Steinkohlenverkehr aus Zwickau höchst fürsorglich, mit Wagen bedacht hat.

Da die Deutschen Bahnen bei dem in Deutschland herrschenden Wagenmangel sich die Wagenbeistellung für den Transport der Böhmischen Braunkohle nach Deutschland nur wenig angelegen sein lassen können, so sehen sich die kleinen Kohlenbahnen in Böhmen wohl oder übel genöthigt, selbst den grössten Theil des Wagenbedarfs für jene zu decken und demgemäss ihren Wagenpark um ein Beträchtliches zu vergrössern.

* **Basson's Patent Scheibenräder.** W. A. Basson & Co. haben eine besondere Fabrik zur Anfertigung derselben in grossem Maassstabe in England eingerichtet.

Die Proberäder für Russland sind durch den Mechaniker Nicolai Smith ausgeführt und bereits durch verschiedene Eisenbahn-Verwaltungen probirt worden, auf deren unten abgedruckte Zeugnisse*) wir aufmerksam machen.

Was Basson's Construction jedenfalls vor allen anderen Constructionen der Scheibenräder den Vorzug giebt**), ist die der grössten Einfachheit, da das Rad mit Bandage nur aus 3 Theilen besteht, und zwar sind die beiden Radplatten so vereinigt, dass eine Trennung derselben auf dem Halse der Achse nicht möglich ist, da nie eine Reparatur, nie ein Loswerden von Schrauben oder Nieten vorkommen kann, indem solche Verbindungen nicht existiren. Auch ist das Gewicht um ca. 40% gegen andere Räder vermindert, was auf die Leistungsfähigkeit der Locomotiven nicht ohne Einfluss ist.

*) Zeugnisse in Copie (Uebersetzung).

1) **Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft.** (Nicolai Bahn Betriebs-Abtheilung; 3 Mai 1873. No. 654.) Die Räder auf Achsen NoNo. 1,022 und 5,512 sind unter den Güterwagen der Nicolai Bahn Г. О. No. 59,253 am 13 November 1873. gestellt worden. Besagter Waggon hat bis zum 25 d. J. 24859 Werst durchlaufen und wurden die Räder bei Revision im besten Zustande vorgefunden; einer Remonte sind sie in dem Zeitraume nicht unterzogen worden. Vorhergehendes bescheinige ich mit eigenhändiger Unterschrift und Amtssiegel.

(Gez.) J. V. des Betriebs-Chefs Gorbounoff.
SecretairSokoloff.

2) **Baltische Eisenbahn.** Assistent des Betriebs Chefs St. Petersburg, 30 Mai 1873. Die Proben-Scheibenräder sind unter den Güterwaggon Д. 529 gestellt worden und haben vom Juni 1872 bis zum 30. Mai 1873 18000 Werst durchlaufen.

Bei der letzten Revision wurden die Räder im selben Zustande wie Anfangs vorgefunden und sind in der Zwischenzeit keiner Remonte oder Abänderung unterworfen worden. Die Bandagen von dem Stahlwerk Sandvik in Schweden haben sich sehr wenig abgenutzt, die Räder bewegen sich sehr ruhig, ohne Geräusch und verdienen aller Beachtung. Ausser leichterem Gewicht und grosser Dauerhaftigkeit, sollten sich die Räder auch billiger im Preise wie alle anderen stellen.

Assistent des Betriebs-Chef (gez.) Ingenieur A. Boehm.

**) Ueber die Anforderungen eines guten Rades siehe Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens Bd. X, Heft III S. 95 Jahrg. 1873.

Literatur.

* **Die Gütertarife der Eisenbahnen,** insbesondere das Gewichts- und Wagenraumtarifsystem von Eduard Reitzenstein, Regierungs-Assessor und Directionsmitglied bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Berlin 1874. Franz Vahlen.

Schon seit längerer Zeit steht die Reform der Eisenbahngütertarife auf der Tagesordnung. Dass geändert werden muss, fühlen alle Betheiligten, aber über das Wie gehen die Ansichten weit auseinander. Bei der hohen Wichtigkeit des schwierigen Problems, dessen Lösung mit der Rentabilität der Eisenbahnen und demgemäss mit der ganzen künftigen Entwickelung des Eisenbahnwesens im innigsten Zusammenhange steht, muss eine eingehende Besprechung desselben aus den leitenden Eisenbahnkreisen von grösstem Interesse sein, zumal wenn solches mit so ausgezeichneter Sachkenntniss wie in der vorliegenden Broschüre durchgeführt wird. Der Herr Verfasser erörtert in derselben zunächst die Frage nach dem doppelten Character der Eisenbahnen als Erwerbsanstalten und als öffentliche Anstalten. In beiden Richtungen stellt derselbe als positive Gesichtspuncte für die Bildung den Tarifclassen folgende, von ihm ausführlich begründete Sätze auf:

1) Einfachheit des Tarifes;
2) formelle Gleichartigkeit mit den Tarifen der anderen Bahnen;
3) Gewährung der Wagenladungsermässigung in einer die sichere Vorherberechnung des wirklicken Frachtpreises pro Centner ermöglicheuden Weise;
4) Unterscheidung der Frachtpreise nach dem Werth der Frachtgüter und ihrer dauernden Bedeutung für die Gesammtproduction;
5) Zulässigkeit von Specialtarifen für Artikel, deren billigere Tarifirung im gegebenen Falle eine erhebliche Productionssteigerung herbeiführt oder auch andere directe Rücksichten des Gemeinwohls geboten wird.

Während die Forderungen unter 2—5 neben einander bestehen können, widerspricht, wie der Verfasser darlegt, die zu 1, sofern darunter Tarife mit absolut wenigen Classen verstanden werden, fast allen übrigen und muss deshalb als minder wichtig zurücktreten. „Die wesentliche Bedeutung einer Tarifclasse ist, dass alle dorthin gehörigen Transporte gleich tarifirt, und die Hauptwirkung weniger Classen also, dass viele Artikel gleich tarifirt werden."

Sodann kritisirt der Verfasser speciell das Gewichts- und Wagenraum-Tarifsystem zugleich unter Berücksichtigung der Frage einer Concurrenz verschiedener Frachtführer auf demselben Schienenwege, welche er wegen der Gefährlichkeit des Eisenbahntransports für undurchführbar erklärt. Gegen die allgemeine Einführung des Wagenraumtarifsystems werden schwer wiegende Bedenken vorgebracht und an dessen Stelle die eingehend begründete Aufstellung von 4—5 regulären Wagenclassen empfohlen, neben welchen nur noch Specialtarife auf Zeit (bei besonderen Conjuncturen, bei Nothständen und dergl.) zugelassen werden sollen.

Zum Schluss wird der in unserer Zeitung (No. 102) erwähnte neue Tarif der Bayerischen und Württembergischen Eisenbahnen besprochen, wonach ebenfalls ein Werthtarif mit einheitlicher Classification Platz greifen soll.

Wir hoffen, dass das gediegene Schriftchen bei den bevorstehenden Verhandlungen des Preussischen Abgeordnetenhauses über das Eisenbahntarifwesen volle Beachtung finden wird.

Verschiedenes.

— *C.M.* — **Englische Eisenbahn-Unfälle im Jahre 1872.** Das Publicum hat sich in England so an ein häufiges Vorkommen von Eisenbahnunfällen gewöhnt, dass wenige Personen ein Zeitungsblatt in die Hand nehmen, ohne darin eine neue Sensationsnachricht über ein Eisenbahnunglück zu erwarten, und in der That haben manche Blätter in letzter Zeit derartigen Angelegenheiten eine besondere stets wiederkehrende Rubrik gewidmet; traurig genug, dass Anlass dazu in Wirklichkeit genug vorhanden ist. Die jetzige Generation hat kaum noch eine Erinnerung an die vielen Unfälle der Postkutschen früherer Zeit und Niemand achtet auf die Gefahren, welche den Passanten in den Londoner Strassen täglich bedrohen, obgleich die Gefahr für Leben und Gesundheit dort weit grösser ist als in den schlimmsten Zeiten der Eisenbahnunfälle. Die folgenden statistischen Angaben haben den Zweck, manchen, der sich übertriebene Vorstellungen von der Zahl der Eisenbahnunfälle macht, zu beruhigen und die Eisenbahn-Betriebsbeamten und Directoren etwas anders darzustellen, als dies gewöhnlich geschieht, womit keineswegs gesagt sein soll, dass die Eisenbahnverwaltungen frei von allem Tadel seien.

Im Jahre 1872 sind im Ganzen an Passagieren, Eisenbahnbediensteten und andere Personen 1145 getödtet, davon 930 in England, 168 in Schottland, 47 in Irland; die Zahl der Verletzten betrug 3038, davon 2617 in England, 383 in Schottland, 38 in Irland. Die Gesammtzahl der Getödteten und Verletzten betrug also

in England	in Schottland	in Irland	zusammen.
3547	551	85	4183

Legt man die Ergebnisse des Census von 1871 und die Zahl der im Jahre 1870 auf den Englischen Eisenbahnen beförderten Passagiere zu Grunde, so ergibt sich, dass durchschnittlich jeder der etwa 33 Millionen Einwohner der Vereinigten Königreiche jährlich 10 Eisenbahnreisen gemacht hat. Die Länge sämmtlicher Eisenbahnen betrug in dem letztgenannten Jahre 15 537 Meilen und durchschnittlich fallen auf jede Bahnmeile 21 249 beförderte Passagiere (13 280 per Kilometer). Das wirkliche Risico, beim Reisen auf den Eisenbahnen verletzt oder getödtet zu werden, ist also im Grunde nicht sehr gross: namentlich wenn erwogen wird, dass der grösste Theil der Verletzten und Getödteten nicht zu den Eisenbahnreisenden gehört. Im Jahre 1872 betrug die Gesammtzahl der getödteten Reisenden 127, die der verletzten 1462; dagegen sind 632 Eisenbahn-Beamte und Arbeiter getödtet, 1395 ververletzt; der Rest fällt auf Personen, welche unbefugter Weise die Bahnen betreten haben, Selbstmörder u. A.

19 Personen wurden getödtet und 1233 verletzt in Folge von Zusammenstössen, Entgleisungen und ähnlichen Ereignissen; 48 wurden getödtet und 53 verletzt dadurch, dass sie zwischen die Wagen und Perrons geriethen, 39 resp. 16 getödtet und verletzt beim Ueberschreiten der Gleise innerhalb der Bahnhöfe und 6 resp. 20 Getödtete und Verletzte kommen auf solche Reisende, welche während der Fahrt aus den Wagen fielen. Es geht hieraus zur Evidenz hervor, dass ein grosser Theil der Beschädigten sich selbst die Schuld zuzuschreiben hat

Man sollte denken, dass, da das Eisenbahnwesen nun schon vollständig eingebürgert ist, das reisende Publicum sich eine gewisse Moral angeeignet habe, deren strenge Beachtung zur Verminderung der Unfälle beitragen müsse; diese Annahme ist indess durchaus irrig. Einige Stunden eines Aufenthalts auf einer Londoner Eisenbahnstation lehren, dass selbst die ältesten Reisenden die gewöhnlichen Vorsichts-

massregeln nicht beachten; man muss sich in der That wundern, dass nicht mehr Unfälle sich ereignen, wenn man sieht, mit welch frevelhafter Unvorsichtigkeit manche Personen noch auf fahrende Züge springen.

Die Rangirbewegungen und damit zusammenhängende Arbeiten haben bekanntlich einen sehr unheilvollen Einfluss auf das Dienstpersonal der Eisenbahnen; 1872 wurden nicht weniger als 117 Personen durch solche getödtet, 378 verletzt. Die Arbeiten an den Gleisen erheischten 100 Opfer an Getödteten, 52 an Verletzten, eine auffallend hohe Zahl, wenn man bedenkt, wie leicht derartige Unfälle bei einiger Vorsicht der Betreffenden zu vermeiden sind. Die Sorglosigkeit des Eisenbahndienstpersonals wird klar durch das Factum erwiesen, dass 118 getödtet und 95 verletzt sind, als sie die Gleise überschreiten wollten, während 74 Tödtungen und 106 Verletzungen auf solche Beamte und Arbeiter fallen, welche auf Züge, die in Bewegung waren, springen oder von solchen herabspringen wollten. Von Zug- und Gepäckträger-Personal wurden 42 getödtet, 214 verletzt durch Zusammenstösse und ähnliche Unfälle; 44 Getödtete und 84 Verletzte kommen auf das Herabfallen von in Bewegung begriffenen Zügen, 18 Getödtete und 33 Verletzte auf das Fallen zwischen Zug und Perrons. — Die Ursachen der Unfälle sind mannigfacher Art: aus Zusammenstössen von Personen- und Güterzügen resultirten 132, wobei 9 Personen getödtet, 462 verletzt wurden; Schienenbrüche veranlassten 124 Unfälle, auf die Bahn gekommenes Vieh 99, Axbrüche 77, Entgleisungen von Wagen 75, Radbandagendefecte 51, während 47 durch Collisionen von Personenzügen entstanden. Die Thore der Niveauübergänge veranlassten 55 Unfälle, Dammrutschungen u. s. w. 24, unrichtig gestellte Weichen 29 Engineering vom 26. September 1873.

Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlichen Preussischen Staats-Anzeiger. No. 1 vom 3. Januar 1874. Chronik des Deutschen Reiches. — Denksprüche deutscher Fürsten nach den Facsimiles im Germanischen Museum zu Nürnberg. II. — Zur Statistik der ausländisch Inhaberpapiere mit Prämien im Deutschen Reiche. — Hannoversche Tonkünstler. — Stuttgarts neueste Kunstliteratur. III.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die zweite Einzahlung von 20 Proc. gleich 40 Thlr. abzüglich 5 Proc. Zinsen ist in der Zeit vom 2. bis 14. Februar cr. bei der Bank für Handel und Industrie, S. Bleichröder und Jacob Landau in Berlin zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
20. Januar	zu Kattowitz	Oberschles. E.	Gusseis. Perronhalle	—
20. „	zu Köln	Rheinische E.	Wasserleitungsröhren	—
20. Januar	zu Dortmund	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
20. „	zu Ratingen	dieselbe	ca. 100 Cbm. Weisskalk	—
20. „	zu Bochum	dieselbe	Steinerne Treppenstufen	—
21. „	zu Graben	Badische Stsb.	Maurer- u. Steinhauerarbeiten	—
21. „	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	67 optische Telegraphen	—
22. „	zu Berlin	Berlin-Görlitz-Halle-Sorau-Guben	Kleineisenzeug	51
22. „	zu Prag	Böhm. Westb.	Hölzer, Oele, Oberbaumaterial	—
22. „	zu Düsseldorf	Rheinische E.	Beamtenwohnhaus etc. auf Bahnhof Opladen	—
24. „	zu Leipzig	Leipzig-Dresdner E.	Achsen mit Rädern etc.	64
24. „	zu Budapest	Ungar. Staatsb.	Dienstkleider	—
25. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Personenwagen	22
26. „	zu Cassel	Bebra-Friedl. E.	Eis. Brückenüberbau	43
26. „	zu Allendorf a/W.	dieselbe	Ausführung des Vollausbruchs und der Maurerarbeiten am Oberriedener Tunnel	—
26. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr E.	Dampfmaschinen-Verkf.	—
26. „	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Erd- u. Maurerarbeiten	—
26. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk.	169 Cbm. Pflastersteine	—
26. „	zu Insterburg	Preuss. Ostb	Hochbauarbeiten auf Bahnhof Eydtkuhnen	—
26. „	zu Budapest	Ungar. Stsb.	Schienen	—
27. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Bauarbeiten	1265
28. „	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Oberbaumaterialien	43
29. „	zu Prag	Böhm. Westb.	Räder, Tyres, Eisen	—
29. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Werkstattsmaterialien	44
29. „	zu Dortmund	Rheinische E.	Güterschuppen Dorstfeld	—
29. „	zu Weissenfels	Thüring. E.	Gasbeleuchtungs-Einrichtung	—
30. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Kleineisenzeug	51
31. „	zu Altona	Altona-Kieler E.	Güterwagen	43
31. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Schienen	—
31. „	daselbst	dieselbe	Kleineisenzeug	—
31. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Güterwagen etc.	64
31. „	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenb.	Personen-, Güterwagon etc. für Tarnow-Leluchow	—
31. „	zu Winterthur	Winterthur-Singen-Kreuzlinger E.	Eisenconstruction für Rheinbrücke bei Stein	—
1. Februar	zu Köln	Köln-Mindener E.	Erd- u. Maurerarbeiten auf der Emscherthalb.	—
2. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Erd- u. Baggerarbeiten	—
2. „	zu Uelzen	Hannov. Stsb.	Güterschuppen-Uelzen	—
5. „	zu Prag	Böhm. Westb.	Lager- u. Putz-Baumwolle	—
5. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Eis. Oberbau	No. 6
6. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Wagenfedern etc.	63
7. „	zu Elberfeld	Berg-Märk. E.	Eis. Ueberbaue 5 kl. Brücken	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

300 Stück vierrädr. eisernen Kohlenwagen, davon 60 Stück mit Bremse,
250 Stück vierrädr. offenen Güterwagen mit eisernem Untergestell und hölzernen Oberkasten, davon 90 Stück mit Bremse,
200 Stück vierrädr. offenen, zum Langholztransport geeigneten Güterwagen, sämmtlich ohne Bremse;
200 Satz Gussstahlachsen mit Gussstahl-Scheibenrädern;
1300 Satz Gussstahlachsen mit Rädern aus schmiedeeisernen Radgerippen und Puddelstahl-Bandagen;
3000 Stück gussstählernen Tragfedern und
3750 Stück gussstählernen Evolutenfedern

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend, den 31. Januar cr., Vormittags 11 Uhr,

im Büreau der unterzeichneten Dienststelle — auf dem Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst — anberaumt, bis zu welchem die Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Güterwagen, resp. Achsen und Federn“ eingereicht sein müssen und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im oben bezeichneten Büreau zur Einsicht aus, auch können daselbst Copien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 9. Januar 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die Anlieferung von

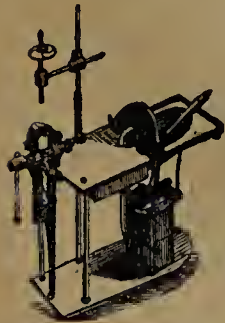
50 Satz Achsen mit Rädern, bis Ende März 1874 lieferbar,
20 Stück vierrädrigen Personenwagen III. Classe mit Bremsen, und
5 Stück desgleichen I. und II. Classe ohne Bremsen, lieferbar je zur Hälfte in den Monaten Mai und Juni 1874,

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten darauf sind versiegelt bis **24. Januar c.** an uns einzusenden und können die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen von unserem Haupt-Bureau hier bezogen werden.

Leipzig, den 13. Januar 1874.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
W. Seyffert. C. A. Gessler.



Lehrerstelle für Techniker.

Für eine höhere techn. Lehranstalt werden 2 Lehrer gesucht. Dieselben müssen Realschule (oder Gymnasium) und Polytechnikum) mit gutem Erfolg absolvirt haben. Der Eine hat den Unterricht im Hochbau und den zeichnenden Fächern zu übernehmen. Antritt zu Ostern. Näheres auf frankirte Offerten (enthaltend kurzen Lebenslauf und ev. Referenzen) sub H. 3180 b pr. Adr. **Haasenstein & Vogler in Frankfurt a. M.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 6. 1874.

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag;** Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 23. Januar 1874. (Schluss der Nummer: 22. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Das Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direction des Vereins, ergänzt durch die uns von den Vereins-Verwaltungen direct zugegangenen Mittheilungen, umfasste das Vereins-Gebiet am 1. Januar 1874 die Linien folgender 94 Bahnverwaltungen in den nachstehend angegebenen Meilenlängen:†

No.	Eisenbahnen.	Sitz der Verwaltung	Betriebslänge. Meilen	Gegen das Vorjahr Meilen	Anzahl der vom 1. Januar 1874 ab bezogenen Zeitungs-Exemplare.
	A. Deutsche.				
1)	Aachen-Mastrichter	Aachen .	$8,_{68}$	—	3
2)	Altona-Kieler u. Schleswigsche	Altona .	$62,_{81}$	—	21
3)	*Badische Staats-E.	Carlsruhe	$148,_{41}$	+16[1]	53
4)	Bayerische Ostbahnen . . .	München	$101,_{86}$	$+14,_{13}$[2]	31
5)	*Bayerische Staats-E. . . .	München	$287,_{25}$	$+11,_{51}$[3]	61
6)	**Bergisch-Märkische und **Hessische Nordbahn . . .	Elberfeld	$143,_{26}$	$+17,_{67}$[4]	71
7)	Berlin-Anhaltische	Berlin .	$49,_{14}$	—	24
8)	Berlin-Görlitzer	Berlin .	$28,_{60}$	—	9
9)	Berlin-Hamburger	Berlin .	$40,_{32}$	—[5]	15
10)	Berlin-Potsdam-Magdeburger	Berlin . .	$29,_{68}$	—[6]	9
11)	Berlin-Stettiner	Stettin .	$113,_{38}$	$+ 3,_{08}$[7]	26
12)	Braunschweigische	Braunschw.	$43,_{38}$	$+ 1,_{74}$[8]	22
13)	Breslau-Schw.-Freiburger .	Breslau . .	$39,_{72}$	$+ 0,_{30}$[9]	11
14)	Breslau-Warschauer	Poln. Wartenberg .	$7,_{40}$	—	5
15)	Crefelder Industrie-E. . . .	Crefeld .	$6,_{18}$	—	4
16)	*Elsass-Lothringische Reichs-Eisenbahn	Strassburg	$137,_{82}$	$+ 6,_{83}$[10]	37
17)	Eutin-Lübecker	Lübeck .	$4,_{40}$	$+ 4,_{40}$[11]	4
18)	*Frankfurt-Bebraer	Cassel .	$28,_{27}$	$+ 2,_{87}$[12]	9
19)	Friedrich-Franz-E.	Schwerin	$42,_{61}$	—	12
20)	Glückstadt-Elmshorner . . .	Glückstadt	$4,_{50}$	—	4
21)	Halle-Sorau-Gubener . . .	Berlin .	$36,_{09}$	—	10
22)	*Hannoversche Staats-E. . .	Hannover	$113,_{61}$	—	36
23)	Hessische Ludwigs-E. . . .	Mainz .	$61,_{96}$	$+ 0,_{33}$[13]	26
24)	Homburger	Homburg	$2,_{41}$	—	4
25)	Kirchheimer	Kirchheim	$0,_{87}$	—	3
26)	Köln-Mindener	Köln.	$111,_{41}$	$+22,_{71}$[14]	40

† Um die Verbreitung der Vereinszeitung unter den Bahnverwaltungen klar zu stellen, theilen wir gleichzeitig mit, wie viel Exemplare derselben von den Vereins-Bahnverwaltungen bezogen werden.

NB. Die mit * bezeichneten Bahnen sind Staatsbahnen, die mit ** bezeichneten Privatbahnen in Staatsverwaltungen.

[1] Badische Staatsbahnen. Es wurden nämlich in 1873 eröffnet: 17. Juli resp. 10. December. Heidelberg-Schwetzingen-Mitte Rheinbrücke, ca. 3 M.; 11. August Schwackenreuthe-Pfullendorf $2,_{1}$ M.; 6. September Messkirch-Mengen $2,_{5}$ M und Krauchenwies-Sigmaringen $1,_{3}$ M.; 1. November Hausach-Villingen $7,_{1}$ M., zusammen ca. 16 Meilen.

[2] Bayer. Ostbahnen. Eröffnet: 15. Mai Regensburg-Seubersdorf $5,_{87}$ M.; 1. Juli Sünching-Straubing $1,_{34}$ M. und Seubersdorf-Neumarkt $2,_{72}$ M.; 6. Aug. Neufahrn-Obertraubling $4,_{20}$ M., zusammen $14,_{13}$ M.

[3] Bayerische Staatsbahnen. Eröffnet: 1. Mai Pasing-Kaufering $6,_{50}$ M.; 1. November Vicinalbahn Steinach-Rothenburg $1,_{5}$ M.; 16. Novbr. Vicinalbahn Immenstadt-Sonthofen $1,_{5}$ M., zusammen $9,_{50}$ M. Ausserdem kommen noch in Berechnung die zu Ende 1872 eröffneten Linien Spalt-Georgensgemünd 1 M., Buchloe-Landsberg $2,_{5}$ M. und Schwaben-Erding $2,_{0}$ M.

[4] Bergisch-Märkische Eisenbahn. Eröffnet: 6. Januar für Güterverkehr, am 10. Februar für Personenverkehr, Ruhrthalbahnstrecke Bestwig Nuttlar-Warburg $8,_{77}$ M.; 1. October Odenkirchen-Jülich-Düren $5,_{96}$ M. und Jülich-Stolberg $2,_{94}$ M., zusammen $17,_{67}$ M.

[5] Berlin-Hamburger Eisenbahn. Hierzu kommt noch die am 15. December eröffnete Strecke Wittenberge-Hitzacker mit $7,_{4}$ Meilen.

[6] Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn eröffnete am 15. Mai die ca. 3 Meilen lange Strecke Burg-Centralbahnhof Mageburg, stellte dagegen an denselben Tage den Verkehr auf der alten $2,_{24}$ Meilen langen Bahn zwischen Burg und Gerwisch ein.

[7] Berlin-Stettin. Eröffnet: 15. December Angermünde-Schwedter Eisenbahn $3,_{2}$ M.

[8] Das ist Goslar-Vienenburg, dessen Betrieb Braunschweig führt.

[9] Grund dieser Längen-Veränderung unbekannt..

[10] Elsass-Lothringische Eisenbahnen. Eröffnet: 1. April Metz-Amanvillers 2 M.; 15. Juni Courcelles-Bolchen $3,_{0}$ M.; 23. Juni Batilly-Amanvillers $2,_{6}$ Kilom. = $0,_{35}$ M., zusammen $5,_{83}$ M. Worin die weitere Verlängerung von 1 M. besteht ist uns nicht bekannt.

[11] Die Eutin-Lübecker Eisenbahn ($4,_{40}$ M.) ist am 10. April 1872 eröffnet worden.

[12] Frankfurt-Bebraer (früher Bebra-Hanauer) Eisenbahn. Eröffnet wurde am 15. November die 2_{84} M. lange Strecke Frankfurt-Offenbach-Hanau.

[13] Hessische Ludwigsbahn. In 1873 wurden folgende Strecken eröffnet: 21. März Monsheim-Grünstadt $0,_{33}$ M.; 31. December Alzey-Kirchheimbolanden $1,_{20}$ M. Das Gesammt-Bahnnetz beträgt am 1. Jan. 1874: $63,_{18}$ Meilen.

[14] Köln-Mindener Eisenbahn. Eröffuet: 15. Mai Osnabrück-Hemelingen (Bremen) $15,_{48}$ M.; 15. November Emscherthalbahnstrecke Wanne-Sterkrade $3,_{24}$ M., Harburg-Hamburg $1,_{45}$, am 1/12 72 und $3,_{54}$ M. Güterzweigbahnen.

No. Eisenbahnen.	Sitz der Verwaltung.	Betriebslänge Meilen	Gegen das Vorjahr Meilen	Anzahl der vom 1. Januar 1873 ab bezogenen Zeitungs-Exemplare.
27) Leipzig-Dresdner u. Cottbus-Grossenhainer	Leipzig	43,72	+ 3,19[15]	26
28) Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	Nürnberg	0,8	—	3
29) Lübeck-Büchener	Lübeck	14,60	—	6
30) Märkisch-Posener	Guben	36,2	—	10
31) Magdeburg - Cöthen - Halle-Leipziger u. Halle-Cassel	Magdeburg	48,37	—	13
32) a) Magdeburg - Halberstädter	Magdeburg	115,71	+19,89[16a]	26
b) Hannover - Altenbekener (Betriebs-Direction)	Hannover	19,1	+ 0,7[16b]	4
33) *Main-Neckar-E.	Darmstadt	11,82	—	6
34) *Main-Weser-B.	Cassel	26,51	+ 0,19[17]	12
35) *Nassauische Staats-E.	Wiesbaden	34,31	—	14
36) *Niederschlesisch-Märkische	Berlin	78,32	+ 3,88[17]	19
37) Nordhausen-Erfurter	Nordhausen	10,13	—	5
38) Oberhessische	Giessen	23,46	—	8
39) **Oberschlesische u. **Niederschlesische Zweigbahn	Breslau	169,98	+ 8,47[18]	47
Zweigbahnen im Oberschles. Bergwerks- u. Hüttenreviere		12,0	—	
40) *Oldenburgische Staats-E.	Oldenburg	25,86	—[19]	8
41) *Ostbahn, Preussische	Bromberg	187,3	+26,64[20]	47
42) Ostpreussische Südbahn	Königsberg i. Pr.	32,30	—	10
43) Pfälzische Eisenbahnen	Ludwigshafen a./Rh.	56,34	+ 5,10[21]	37
44) Rechte Oder-Ufer-E.	Breslau	41,03	—	11
45) Rheinische	Köln	115,55	—	50
46) *Saarbrück. u.**Rhein-Nahe-E.	Saarbrücken	38,42	—	11
47) *Sächsische Staats-E. etc.	Dresden	145,13	+ 2,0[22]	97
48) Thüringische und Werra-E.	Erfurt	86,27	+ 5,77[23]	28
49) Tilsit-Insterburger	Tilsit	7,16	—	5
50) *Westfälische	Münster	52,12	—	14
51) *Württembergische Staats-E.	Stuttgart	152,1	+ 0,9[24]	36
B. Oesterreichisch-Ungarische.				
52) Alföld-Fiumaner	Pest	51,87	—	13
53) Arad-Temesvarer	Pest	7,54	—	5
54) Aussig-Teplitzer E.	Teplitz	11,39	—	6
55) Battaszek-Dombovar-Zakanyer (Donau-Drau)-E.	Pest	21,88	+ 8,68[25]	7
56) Böhmische Nordbahn-Ges.	Prag	22,58	—[26]	8
57) Böhmische Westbahn	Wien	26,86	—	8
58) Buschtêhrader	Prag	49,1	+ 0,88[27]	13
59) Dniester-Bahn	Wien	14,85	+14,85[28]	6
60) Dux-Bodenbacher	Teplitz	11,2	—	5
61) Erzherzog Albrecht-Bahn	Wien	9,87	+ 9,87[29]	5
62) Fünfkirchen-Barcs'er	Pest	8,97	—	5
63) Galizische Carl-Ludwig-Bahn	Wien	77,25	—[30]	19
64) Graz-Köflacher	Wien	11,94	+ 6,7[31]	5
65) Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien	115,32	+ 6,52[32]	69
66) Kaiser Franz-Josef-Bahn	Wien	88,54	—	21
67) Kaiserin Elisabeth-Bahn	Wien	93,07	+ 8,83[33]	22
68) Kaschau-Oderberger	Pest	48,32	—	13
69) Kronprinz Rudolf-Bahn	Wien	75,95	+ 4,18[34]	18
70) Lemberg-Czernowitzer {Oesterr. Linie	Wien	46,80	—	11
{Rumän. Linie	Wien	29,27	—	7
71) Mährische Grenzbahn	Wien	14,76	+14,76[35]	6
72) Mährisch-Schlesische Central-Bahn	Wien	18,21	—	7
73) Mohacs-Fünfkirchener	Wien	8,08	—	5
74) Oesterreich. Nordwestbahn	Wien	92,75	+10,72[36]	29
75) Oesterreichische Staats-E. etc.	Wien	300,76	+86,40[37]	63
76) Pilsen-Priesener	Prag	20,76	+ 9,64[38]	7
77) Prag-Duxer	Prag	17,96	+ 7,31[39]	7
78) I. Siebenbürger	Pest	38,21	—	28
79) Südbahn, Oesterreichische	Wien	301,09	+ 7,31[40]	63
80) Süd-Norddeutsche Verbind.-B.	Wien	30,18	—	9
81) Theiss-E.	Pest	76,76	—	22
82) Turnau-Kralup-Prager	Prag	15,92	+ 0,30	6
83) I. Ungarisch-Galizische E.	Wien	34,90	+ 7,2[41]	10
84) Ungarische Nordostbahn	Pest	75,59	+10,08[42]	18
85) Ungarische Ostbahn	Pest	79,97	+25,90[43]	19
86) *Ungarische Staats-E.	Pest	131,26	+52,04[44]	29

[15] Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Eröffnet 15. Juli Nossen-Freiberg, 3,19 M.

[16a] Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Eröffnet 15. April für Güterverkehr und am 15. Mai für Personenverkehr Salzwedel-Uelzen 6,7 M. und die (der freien Hansestadt Bremen gehörende) Bahn Uelzen Langenwedel 12,99 M., zusammen 19,69 M.

[16b] Von der Hannover-Altenbekener Bahn wurde am 1. August die Strecke Linden-Fischerhof bis Linden-Küchengarten 0,5 M. eröffnet.

[17] Worin diese Längen-Veränderung ihren Grund hat ist uns nicht bekannt.

[18] Die Oberschlesische Eisenbahn eröffnete am 25. März für den Güterverkehr Inowraclaw-Thorn 4,6 M. und 8. Juni Münsterberg-Wartha 3,3 M., zusammen 7,9 M. Ausserdem ist die in Folge der Durchführung der Posen-Thorn-Bromberger Eisenb. durch die Festung Posen und des Baues eines Central-Bahnhofes bei Posen auf eine Länge von ca. 3/4 Meilen verlegte Strecke der Stargard-Posener Bahn am 15. December dem Verkehr übergeben.

[19] Incl. der am 1. Januar eröffneten Strecke Hude-Brake mit 3,40 M.

[20] Preussische Ostbahn. Eröffnet 15. April Stargard-Hoch-Stüblau 2,1 M.; 15. August Konitz-Hoch-Stüblau 7,6 M. und Osterode-Allenstein 5,3 M., zusammen 15 Meilen.

[21] Pfälzische Eisenbahnen. Eröffnet 21. März Grünstadt-Monsheim 1,02 M.; 31. Mai Langmeil-Marnheim 1,69 M.; 20. Juli Dürkheim-Grünstadt 2,0 M.; 10. December Speier-Mitte Rheinbrücke ca. 0,5 M.; 31. December Alzey-Kirchheimbolanden 0,83 M., zusammen 6,33 Meilen.

[22] Sächsische Staatsbahnen. Eröffnet am 1. November Löbau-Ebersbach 2,00 Meilen.

[23] Thüringische Eisenbahn. Eröffnet: 20. October Leipzig-Zeitzer Zweigbahn 5,77 Meilen.

[24] Württemberg. Staatsbahnen. 26. Juli Scheer-Sigmaringen 0,9 Meilen. In Württemberg wurde ausserdem noch am 27. December die Ermsthalbahn Urach-Metzingen (Privatbahn) 1,6 M. eröffnet.

[25] Báttaszék-Dombovár-Zákányer Eisenbahn. Eröffnet: 20. Juli Dombovár Báttaszék 8,61 M.

[26] Die Böhmische Nordbahn eröffnete am 8. Januar Rumburg-Schluckenau 1,84 M. (bereits in der vorigen Uebersicht berechnet); 1. Novmbr. Rumburg-Georgswalde-Ebersbach 1 M.

[27] Die Buschthêrader-Eisenbahn eröffnete am 1. März Komotau-Kaaden-Brunnersdorf 1,70 M. und am 5. März Luzna-Lischan Rakonitz 1,20 M., letzteres ist bereits in voriger Uebersicht berechnet.

[28] Von der Dniesterbahn wurde die Hauptbahn Chyrow-Stryj 13,5 M. am 31. December 1873 und die (im December 1872 bereits für den Güterverkehr eröffnete) Flügelbahn Drohobycz-Boryslaw (1,568 M.) am 15. April 1873 für den Gesammtverkehr eröffnet.

[29] Von der Erzherzog-Albrechtbahn wurde am 16. October 1873 Lemberg-Stryj 9,87 Mln. eröffnet.

[30] Die Galizische Carl Ludwigbahn eröffnete am 28. August die Verbindungsbahn Brody-Radziwillów 0,88 M.

[31] Die Graz-Köflacher Bahn eröffnete am 9. April Lieboch-Wies 6,7 Meilen.

[32] Die Kaiser Ferdinand Nordbahn übernahm den Betrieb der am 8. December eröffneten Strecke Neusiedl-Laa-Zellerndorf der Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn 6,52 M.

[33] Kaiserin Elisabeth-Bahn. Eröffnete 10. September die Braunau-Strasswalchener Eisenbahn 4,83 Mln. und 20. December Linz-Gaisbach-Wartberg 3,22, zusammen 8,05 Meilen.

[34] Kronprinz Rudolfbahn. Eröffnet 6. Jan. Hieflau-Eisenerz 1,08 M. und 25. November Villach-Tarvis 3,7 M., zusammen 4,78 Meilen.

[35] Mährische Grenzbahn. Zu Hohenstadt-Zöptau 2,9 M. (bisher im Betriebe der Oesterr. Staatsbahn) wurde am 15. October Sternberg-Grulich 11,86 M. eröffnet.

[36] Oesterr. Nordwestbahn. Eröffnete 4. October Königgrätz-Chlumetz 3,70 M. und Nimburg Lysa-Prag 6,52 M., zusammen 10,22 Meilen.

[37] Oesterr. Staatsbahn. Rumänische Linien 648 Kilometer.

[38] Pilsen-Priesen. Eröffnete: am 21. Januar resp. 1. Mai (für Personenverkehr) Pilsen-Plass 4,25 M., am 8. August Plass-Priessen 10,29 M., am 7. September Neusattel-Schaboglück-Saaz 0,8 M. und am 27. October (für Eilgut und Frachtenverkehr) Bilin-Dux-Ladowitz 0,52 M., zusammen 15,86 Mln., davon waren 6,22 bereits in der vorjährigen Uebersicht berechnet.

[39] Prag-Duxer Eisenbahn. Eröffnet: am 2. Januar Chlumcan-Schlan 5,01 Mln., am 12. Mai Prag (Smichov)-Schlan 7,2 M., zusammen 12,21 Meilen, wovon jedoch 4,90 bereits in voriger Uebersicht berechnet.

[40] Oesterr. Südbahn. Eröffnet: 25. Juni St. Peter-Fiume 7,5 M.

[41] Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Eröffnet 12. Juni Homonna-Mezö-Laborcz-Tunnel 7,2 M.

[42] Ungarische Nordostbahn. Eröffnete 4. Februar Csap-Kis-Varda 3,76 M. und 22. October Legenye-Mihalyi-Kaschau 6,32 M., zusammen 10,08 M.

[43] Ungarische Ostbahn. Eröffnete: 1. Juni Schässburg-Kronstadt 16,93 M. und am 14. August Kolozsvár (Klausenburg)-Kocsárd 8,97 M., zusammen 25,92 Mln.

[44] Ungarische Staatsbahnen. Eröffnet am 10. März Hatvan-Szolnok 8,93 M.; 1. Mai Ungarischer Theil der Eperies-Tarnower Eisenbahn 7,02 M.; 10. August die schmalspurige Zweigbahn von Garam-Berencze nach Schemnitz 3,00 M.; 3. September Zweigbahn Altsohl-Neusohl 2,83 M.; 10. September Fülek-Bánréve 6,35 M.; 19 October Zweigbahn Miskolcz-Diósgyör 1,16 M.; 23. October Carlstadt-Fiume 22,79 M.; zusammen 52,23 Meilen.

No.	Eisenbahnen.	Sitz der Verwal-tung.	Be-triebs länge Meilen	Gegen das Vor-jahr Meilen	Anzahl der vom 1. Januar 1873 ab bezogenen Zeitungs-Exemplare.
87)	Ungarische Westbahn . . .	Ofen . .	50,53	+10,51[45]	13
88)	Vorarlberger Bahn	Wien .	12,77	—	6
	C. Fremdländische				
89)	Grand central belge	Brüssel	75,33	—	18
90)	Holländische	Amsterdam	23,11	+23,11[46]	8
91)	Lüttich-Mastrichter	Lüttich	3,86	—	4
92)	Niederländische Central-E. .	Amsterdam	13,73	+ 0,27	6
93)	Niederländische Rhein-E. . .	Utrecht	28,11	—	15
94)	Niederländische Staats-E. . .	Utrecht	131,16	—	29
95)	Nordbrabant-Deutsche . . .	Rotterdam	8,40	+ 8,40[47]	5
96)	Warschau - Wiener und Warschau-Bromberger	Warschau	66,1	—	16
	Summa . . .		5722,07 M.	—	
	Geschäftsführende Direction in Berlin				5

[45] Ungarische Westbahn. Eröffnet 1. Mai Jennersdorf (Gyanafalva)-Graz 8,93 M.; und Verbindungsbahn vom Westbahnhof nach dem Südbahnhof in Graz 0,66 M. und 2. August Kohlenbahn Ajka-Csingerthal 0,92 M., zusammen 10,42 Meilen.

[46] Die Holländische E.-G. ist mit ihrem ganzen Bahnnetz in 1873 dem Verein beigetreten.

[47] Von der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn wurde am 15. Juli Boxtel-Goch 63 Kilom. = 8,4 Meilen eröffnet.

Von dem Verein bis jetzt nicht angehörigen Eisenbahnen wurden in 1873 in Deutschland und Oesterreich-Ungarn eröffnet:

1. Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn 2,6 M., eröffnet am 31. März 1873.
2. Die Strecke Pressburg-Tyrnau der Waagthalbahn, 5,94 M.
3. Die Streke Ozd-Nadasd von der Industriebahn Bánréve-Nadasd 2,07 M.

Entwurf
eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen

bearbeitet vom Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich.

I. Einleitung.

Der von dem Reichstage des Norddeutschen Bundes in seiner Sitzung vom 21. April 1870 gefasste Beschluss, den Bundeskanzler aufzufordern,

> dem nächsten Reichstage ein Gesetz über das Eisenbahnwesen zum Zweck der Einführung gleichmässiger Grundsätze für die Concessionirung, den Bau und den Betrieb vorzulegen,

gab dem Verein der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche Veranlassung, unterm 13. August 1871 an den Fürst-Reichskanzler die Bitte zu richten, den Entwurf des etwa vorzulegenden Gesetzes dem Ausschuss des Vereins zugehen zu lassen, damit der Verein in die Lage gesetzt werde, denselben einer Berathung zu unterziehen und seine Wünsche in Bezug auf denselben vorzutragen.

Zugleich verband der Verein damit die Anzeige, dass er sich bei der hohen Wichtigkeit des Gegenstandes für verpflichtet erachte, seinerseits in die Berathung desselben einzutreten und dem Herrn Reichskanzler den Entwurf eines Eisenbahngesetzes vorzulegen.

Die Nothwendigkeit des Erlasses eines Eisenbahngesetzes für das Deutsche Reich erschien noch dringender, als durch das Gesetz vom 27. Juni d. J. das Reichs-Eisenbahnamt zur Durchführung der Aufsicht des Reichs über das Eisenbahnwesen gemäss Art. 41 bis 47 der Reichsverfassung geschaffen, und demselben vorläufig in Beziehung auf die Privatbahnen zur Durchführung seiner Verfügungen dieselben Befugnisse beigelegt wurde, wie sie den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten zustehen, während die Bestimmungen der Verfassung im Wesentlichen nur leitende Grundsätze für die Ordnung des Eisenbahnwesens enthalten, welche der Definition und Specialisirung unbedingt bedürfen. Die Dringlichkeit des Gesetzes ist um so weniger zu bestreiten, als in den meisten Bundesstaaten zureichende gesetzliche Vorschriften über die Eisenbahnen gänzlich fehlen und das Aufsichtsrecht der Staatsbehörden in den Concessionsurkunden und Statuten der Gesellschaften in verschiedenster Weise geordnet ist. Das vollständigste Eisenbahngesetz, das Preussische vom 3. November 1838, so glücklich es in den Grundzügen seiner Anordnungen gewesen ist, bedarf, wie allseitig anerkannt wird, nach den reichen Erfahrungen auf dem Eisenbahngebiet seit seiner Emanation, dringend der Revision. Auch hat das Reichsgesetz vom 11. Juni 1870 über die Actiengesellschaften, welches die Staatsaufsicht über letztere im Allgemeinen aufhob und nur in so weit bestehen lässt, als der Gegenstand des Unternehmens nach den Landesgesetzen der Staatsaufsicht unterliegt, neue Zweifel bezüglich des Umfanges der Staatsaufsicht über die Eisenbahngesellschaften, namentlich hinsichtlich ihrer finanziellen Verhältnisse hervorgerufen, welche eine rasche Lösung erfordern.

Von diesen Erwägungen geleitet und im Vertrauen auf den Erlass des Reichskanzleramts vom 23. December 1871 *), welcher die Prüfung eines von ihnen vorzulegenden Gesetzentwurfs zugesagt, haben die Verwaltungen des Vereins der Privateisenbahnen, soweit letztere gemäss Art. 4 und 46 der Reichsverfassung der Reichsgesetzgebung in dieser Frage unterliegen, ihre Auffassungen über diesen hochwichtigen Gegenstand in der Form des nachfolgenden Gesetzentwurfs zum Ausdruck gebracht und in den dazu besonders ausgearbeiteten Motiven näher dargelegt.

Die Vereinsverwaltungen haben sich dabei nicht verhehlt, dass bei der vollen Inanspruchnahme der Kräfte ihrer Mitglieder durch ihre Berufsgeschäfte nicht nach Wunsch den Anforderungen Genüge geleistet werden konnte, welche in Beziehung auf präcise Fassung und Vollständigkeit an einen Gesetzentwurf zu stellen sind und dass im Entwurf eine Reihe Bestimmungen mehr oder weniger politischer Natur enthalten sind, die ihnen an sich fern liegen. Dennoch glaubte man vorziehen zu müssen, einen förmlichen Gesetzentwurf und nicht nur Grundzüge für ein Gesetz aufstellen zu sollen, weil nur letzterer die erforderliche Klarheit über die Durchführbarkeit der aufgestellten Grundzüge ergiebt, übrigens auch das Interesse der Eisenbahnverwaltungen an der Ordnung des Aufsichtsrechtes im Einzelnen nicht zu verkennen ist.

Dieser Gesetzentwurf wurde unterm 31. December v. J. dem Herrn Reichskanzler mit der Bitte vorgelegt, denselben einer Prüfung und Berücksichtigung würdigen zu wollen.

Die Motive, welche im Allgemeinen den Verein der Privat-Eisenbahnen zu dem fraglichen Entwurf eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen leiteten, sind folgende:

„Für die Ausarbeitung des nachstehenden Gesetzentwurfs ist das im Artikel 42 der Reichsverfassung ausgesprochene Grundprincip massgebend gewesen, dass die Eisenbahnen des Deutschen Reiches im Interesse des Verkehrs als einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behuf die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anzulegen und auszurüsten sind.

Soll dieser Grundsatz mit Erfolg durchgeführt werden, so ist nach der übereinstimmenden Meinung der Verwaltungen erforderlich, dass den Organen des Reichs die unmittelbare Einwirkung auf das Eisenbahnwesen zustehen muss, und dass das Reich nicht nur als höhere Instanz über die Aufsicht der Eisenbahnen durch die einzelnen Bundesstaaten zu fungiren hat. Es gilt dies vom Bau der Bahnen und von ihrer Concessionirung nicht minder als vom Betrieb.

Aus dem gegenwärtigen Zustand des Deutschen Bahnnetzes, wie es sich historisch in den einzelnen Bundesstaaten entwickelt hat, muss constatirt werden, dass die Zerstückelung der Bahnnetze in den Hauptrouten und der Mangel einheitlicher Bahnlinien in zusammengehörigen Verkehrsgebieten — gegenüber der Entwickelung grosser in sich geschlossener Eisenbahnnetze in fast allen Staaten Europa's — dem Verkehr täglich erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellt, und dass die Hindernisse, welche für die Aufstellung der Personenzugfahrpläne, die Ordnung des Güterverkehrs und gleichartige Tarifirung aus der unnatürlichen Trennung der Bahnnetze erwachsen, auch bei dem besten Willen der Verwaltungen vielfach nicht überwunden, auch im Aufsichtswege nicht werden beseitigt werden können.

Ein Blick auf die Karte thut dar, dass die grossen Verkehrswege von Berlin und Norddeutschland nach dem Rhein ebenso wie die nach Süddeutschland aus Linien verschiedener Bahnnetze zusammengesetzt sind, bei denen der Schwerpunct der Verkehrsinteressen nicht mit dem des Hauptverkehrsweges zusammenfällt. Die nothwendige Rücksicht auf die wirthschaftlichen Interessen der zunächst an die Bahn anschliessenden Gegenden collidirt für den Fahrplan und den Tarif vielfach mit dem durchgehenden Verkehr der Hauptroute. Auf diese Lage der Verhältnisse, nicht auf eigennützige Absichten der Eisenbahngesellschaften und die Stellung zu concurrirenden Routen sind meistens die Uebelstände zurückzuführen, die für den Verkehr durch mangelnde Anschlüsse im Fahrplan und durch ungleichartige Behandlung des Güterwesens zu Tage treten. In Anerkennung und zur Beseitigung der hervortretenden Uebelstände ist in den letzten Jahren von den bestehenden Bahnen eine grössere Zahl neuer Bahnlinien zum Anschluss an die Bahnen, mit welchen ihre Verkehrsinteressen zusammenfallen, sowie zur Fortführung ihrer Linien in die zugehörigen Verkehrsgebiete, gebaut worden. Es braucht indessen kaum darauf hingewiesen zu werden, dass

*) Dieser Erlass, datirt Berlin, 23. December 1871, lautet: Dem Ausschuss des Vereins der Privat-Eienbahnen im Deutschen Reiche beehrt sich das Reichskanzler-Amt auf das gefällige Schreiben vom 13. August d. J. ergebenst zu erwidern, dass erst nach Feststellung des Entwurfs eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen Beschluss darüber gefasst werden kann, ob und in welcher Weise den Eisenbahnverwaltungen Gelegenheit zu geben sein wird, sich über den Inhalt des Gesetzentwurfs zu äussern.

Ebenso wird erst nach Feststellung eines solchen Entwurfs die Frage zur Erwägung gelangen können, ob und in wie weit für Oesterreich auf eine thunlichst übereinstimmende Gesetzgebung hinzuwirken sein wird.

Wenn der Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche die Absicht verwirklichen sollte, seine Auffassungen in Form eines, diesen hochwichtigen Gegenstand betreffenden Gesetzentwurfs zum Ausdruck zu bringen, und denselben dem Reichskanzler-Amt vorzulegen, so würde die sorgfältigste Prüfung dieses Entwurfs zugesagt werden können.

Das Reichskanzler-Amt
gez. Eck.

die auf diese Neubauten verwendeten oft erheblichen Kosten nicht stets dem öffentlichen Verkehr im Verhältniss zur Höhe der Aufwendung zu Gute gekommen sind, und dass bei richtiger Zusammenlegung der Eisenbahnnetze ein Theil des Volksvermögens zu anderen Zwecken hätte disponibel bleiben können. Die Beurtheilung über die Ausdehnung der bestehenden und die Anlage neuer Bahnen wird somit unzweifelhaft am besten der Reichsbehörde zufallen, deren Blick das ganze Verkehrsgebiet des Deutschen Reiches umfasst und durch die Interessen einzelner Verkehrsgebiete nicht zu möglichem Nachtheil des Ganzen abgelenkt wird.

Mit Rücksicht auf die durch die Natur der Sache gegebene Abhängigkeit jeder Bahnverwaltung in ihrem Betrieb und in ihren Tarifmassregeln von der Lage und der Ausdehnung ihres Bahnnetzes, sowie von ihren Anschlüssen, kann nicht erwartet werden, dass die Aufsicht der Reichsbehörde auf das Eisenbahnwesen die gewünschte Wirkung haben wird, wenn ihr die Fürsorge für den planmässigen Ausbau des Deutschen Eisenbahnnetzes entzogen und die Concessionirung der neuen Eisenbahnen den einzelndn Bundesstaaten überlassen wird. Es kommt ausserdem noch ein anderer Gesichtspunct hinzu, der es als unzulässig vom Standpunct der Privatbahnen aus erscheinen lässt, die Entscheidung über den Bau und die Concessionirung neuer Bahnen den Bundesstaaten zu übertragen. Ein Theil derselben besitzt Staatsbahncomplexe von grosser Ausdehnung, welche vielfach mit den Privatbahnen concurriren. Diese Staatsbahnnetze werden in den nächsten Jahren noch bedeutende Erweiterungen erfahren und die concurrirende Stellung der Staaten gegenüber den Privatbahnen, deren Lage an sich die schwächere ist, verschärfen. Bei dem bedeutenden finanziellen Interesse der Bundesstaaten, welches bei der Verwaltung der Staatsbahnen hervortritt und der Natur der Sache nach im Wesentlichen stets den Ausschlag geben wird, kann eine völlig unparteiische Beurtheilung bei der Concessionirung neuer Privatbahnen Seitens der Bundesstaaten, welche bedeutende Staatsbahnen besitzen, nicht erwartet werden. Es muss vielmehr als allein richtig erachtet werden, die Entscheidung der Reichsbehörde zu übertragen, welche unabhängig und unparteiisch den Staats- und Privatbahnen gegenübersteht.

Was den Betrieb der Bahnen betrifft, so verlangt derselbe seiner Natur nach gegenüber den rasch auftretenden Bedürfnissen des Verkehrs und in der Fülle eines grossen Details rasche und gleichmässige Entschliessung, die nur durch unmittelbares Eingreifen der Reichs-Eisenbahnbehörde oder der ihr einfach subordinirten Behörden wirksam werden kann. Die Vermittelung der Bundesstaaten zur Verwirklichung der Aufsicht wird den Weg verlangsamen und die Wirkung der Entschliessungen vielfach vermindern, ja verfehlen.

Der vorgelegte Gesetzentwurf geht aus diesen Gründen von dem Princip aus, dass die Aufsicht über das gesammte Eisenbahnwesen Deutschlands direct und unmittelbar vom Reich auszuüben ist.

Die Bestimmungen des Gesetzentwurfs beziehen sich:

1) auf die Concessionirung der Eisenbahnen (Abschnitt 1),
2) auf die Aufsicht in Bau und Betrieb (Abschnitt 2 bis 5),
3) auf die besonderen Verpflichtungen der Eisenbahnen zu Gunsten des Reichs bezüglich der Post-, Telegraphen- und Reichskriegsverwaltung (Abschnitt 6),
4) auf die Ordnung der Reichs-Aufsichtsbehörden (Abschnitt 7).

Es muss die allgemeine Bemerkung vorausgeschickt werden, dass der Entwurf sich auf diejenigen Eisenbahnen beschränkt, auf denen Personen und Güter mittelst Dampfkraft gewerbsmässig befördert werden. Es ist angenommen, dass die Pferdeeisenbahnen, namentlich zur Bewältigung des Strassenverkehrs in den grösseren Städten, eine völlig andere Ordnung ihres Verhältnisses zum Staat und zum Publicum erfordern, als die Locomotiv-Eisenbahnen, und andererseits, dass für Bahnen letzterer Art, wenn sie nicht allgemein dem Publicum zur Beförderung von Personen oder Gütern gegen Entgelt dienen sollen, sondern den Verkehr einer einzelnen Privatperson vermitteln, ein Anlass zur gesetzlichen Regulirung nicht vorliegt. Dagegen liegt kein Grund vor, sogenannte secundäre oder schmalspurige Locomotiv-Eisenbahnen, die zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen oder Gütern dienen, von diesem Gesetz auszuschliessen."

Demgemäss lautet der einleitende §. 1 des Gesetzentwurfs:

Die Geltung dieses Gesetzes beschränkt sich auf diejenigen Eisenbahnen, auf welchen Personen oder Güter mittelst Dampfkraft gewerbsmässig befördert werden.

Es lässt sich nicht verkennen, dass während vorstehende Bestimmung mit §. 1 des nachstehenden dem Preuss. Abgeordnetenhaus vorgelegten Eisenbahn-Gesetzentwurf im Wesentlichen übereinstimmt, doch im Uebrigen beide Gesetzentwürfe weit auseinandergehen, insofern die Preuss. Regierung die Concessionirung der Bahnen den Bundesstaaten überlassen, dagegen der Verein der Privat-Eisenbahnen dieselbe dem Reich übertragen will. (Fortsetzung folgt.)

Gesetzentwurf betreffend die Anlage von Eisenbahnen im Königreich Preussen.

Dem Hause der Abgeordneten ist folgender Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Anlagen von Eisenbahnen zur verfassungsmässigen Beschlussnahme übersendet worden:

§. 1. Eisenbahnen, welche zur Vermittelung des öffentlichen Personen- oder Güterverkehrs mittelst Dampfkraft betrieben werden sollen, unterliegen den Bestimmungen dieses Gesetzes.

§. 2. (I. Der Landeseisenbahnrath.) Zur Begutachtung der in diesem Gesetze besonders bezeichneten Angelegenheiten wird eine von dem Handelsminister ressortirende Behörde errichtet, welche den Namen „Landeseisenbahnrath" führt und ihren Sitz in Berlin hat.

§. 3. Der Landeseisenbahnrath besteht aus 9 Mitgliedern. Wenigstens 3 derselben müssen etatsmässig angestellte Richter sein. Die Berathung der einzelnen Sachen erfolgt durch mindestens 5 Mitglieder, von welchen mindestens 2 zu den richterlichen Mitgliedern gehören.

§. 4. Die Mitglieder des Landeseisenbahnraths werden vom Könige auf den Vorschlag des Staatsministeriums und zwar die bereits in einem Staatsamt angestellten für die Dauer ihres Hauptamtes, die anderen auf Lebenszeit ernannt.

Die Geschäftsordnung wird durch ein Regulativ geordnet, welches der Landeseisenbahnrath zu entwerfen und dem Staatsministerium zur Bestätigung einzureichen hat.

§. 5. Der Handelsminister bedarf zur Abweichung von dem Gutachten des Landeisenbahnraths der Genehmigung des Staatministeriums.

§. 6. (II. Anfertigung der Vorarbeiten für Eisenbahnanlagen.) Für die planmässige Erweiterung des Landes-Eisenbahnnetzes werden vom Staatsministerium periodisch nach Anhörung des Landeseisenbahnrathes diejenigen Linien festgestellt, für welche die Anfertigung der Vorarbeiten im Landesinteresse wünschenswerth erscheint. (Landeseisenbahnplan.)

§. 7. Die Vorarbeiten für die Anlage von Eisenbahnen sind nach den vom Handelsminister zu erlassenden Normalvorschriften anzufertigen.

Die Normalvorschriften müssen die näheren Bestimmungen über die Aufstellung der Projecte und der Kostenanschläge enthalten, welche zur Feststellung der allgemeinen Richtungslinie der Bahn und zur Festsetzung des auf den Bau und die Ausrüstung derselben zu verwendenden Capitals erforderlich sind.

§. 8. Die Erlaubniss zur Anfertigung der Vorarbeiten wird vom Handelsminister ertheilt.

Die Ablehnung der Anträge auf Ertheilung der Erlaubniss zur Anfertigung der Vorarbeiten erfolgt nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths durch den Handelsminister.

§. 9. Die Erlaubniss zur Anfertigung von Vorarbeiten für diejenigen Linien, welche in den Landes-Eisenbahnplan aufgenommen sind, kann nur dann versagt werden, wenn die Anfertigung durch Privatunternehmer dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft.

Für diejenigen Linien, welche nicht in den Landes-Eisenbahnplan aufgenommen sind, ist die Erlaubniss zur Anfertigung der Vorarbeiten nur dann zu ertheilen, wenn der Ausbau derselben der Durchführung des Landes-Eisenbahnplanes nicht entgegensteht.

§. 10. Die Erlaubniss zur Anfertigung der Vorarbeiten kann nur auf bestimmte Zeit und für die in dem Antrage zu bezeichnende Richtungslinie der Bahn ertheilt werden. Dieselbe kann gleichzeitig verschiedenen Unternehmern für dieselbe Richtungslinie der Bahn ertheilt werden.

§. 11. Die Verfügung des Handelsministers, durch welche die Anfertigung der Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie angeordnet oder gestattet ist, wird durch das für die amtlichen Bekanntmachungen der Eisenbahnverwaltung bestimmte Blatt auf Kosten des Unternehmers der Vorarbeiten veröffentlicht. Die Bekanntmachung muss die Bezeichnung der Richtungslinie der Bahn, des Unternehmers und der für die Beendigung der Arbeiten bestimmten Frist enthalten. Eine gleiche Bekanntmachung erfolgt vor Beginn der Vermessung durch die Amtsblätter der betreffenden Bezirks-Polizeibehörden.

§. 12. Die Erlaubniss zur Aufnahme der Vorarbeiten kann sowohl in den Fällen des §. 9, als auch wegen Missbrauchs nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths vom Handelsminister ohne Entschädigung des Unternehmers zurückgezogen werden.

Die Zurücknahme wird durch die im §. 11 vorgeschriebenen Blätter bekannt gemacht.

§. 13. Durch die Erlaubniss zur Anfertigung der Vorarbeiten erlangt der Unternehmer keinerlei Anspruch auf Ertheilung der Concession für das Unternehmen, noch ein Vorzugsrecht vor späteren Concessionsbewerbern.

§. 14. (III. Anlage von Privat-Eisenbahnen. 1. Ertheilung der landesherrlichen Concession.) Die Genehmigung zur Anlage und zum Betriebe von Eisenbahnen, welche durch andere Unternehmer, als den Staat ausgeführt werden sollen, erfolgt auf den Antrag des Staats-Ministeriums durch landesherrliche Concession.

Der Antrag auf Ertheilung derselben ist an den Handels-Minister zu richten. Der Antrag muss enthalten:

1) die Bezeichnung des Concessionsbewerbes und des Sitzes der für das Unternehmen einzusetzenden Verwaltung,

2) die in zwei Exemplaren vorzulegenden Vorarbeiten, sofern dieselben für den Concessionsbewerber angefertigt sind, oder die Bezeichnung der bereits von anderen Unternehmern angefertigten und eingereichten Vorarbeiten,

3) die Bezeichnung der Frist, innerhalb welcher die betriebsfähige Herstellung der Bahn in Aussicht genommen ist,

4) die Angabe in welcher Art die Aufbringung des nach dem Kostenanschlage zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn erforderlichen Kapitals beabsichtigt, sowie die Bezeichnung der Frist, welche für den Nachweis der Aufbringung in Anspruch genommen wird,

5) den Prospect, durch welchen die Aufforderung zur Zeichnung von Actien erfolgen soll, sofern die Concession für eine noch zu bildende Actiengesellschaft nachgesucht wird,

6) die Erklärung des Concessionsbewerbers über die Annahme der allgemeinen Concessionsbedingungen.

§. 15. Wird das Concessionsgesuch nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths für genügend begründet erachtet, so sind die Vorarbeiten einer technischen Revision zu unterziehen und, soweit erforderlich, abzuändern, oder die Anänderungen dem Concessionsbewerber aufzugeben.

§. 16. Nachdem die Vorarbeiten genügend befunden sind, ist das Project auf Kosten des Concessionsbewerbers in der im §. 11 vorgeschriebenen Weise bekannt zu machen. Zur Deckung der entstehenden Kosten kann ein vom Handels-Minister festzusetzender Vorschuss von dem Concessionsbewerber eingefordert werden.

Die Bekanntmachung muss enthalten:

1) die Bezeichnung des Concessionsbewerbers, sowie der Frist, innerhalb welcher die betriebsfähige Herstellung der Bahn in Aussicht genommen ist,

2) Die Bezeichnung der allgemeinen Richtungslinie der Bahn,

3) die Angabe der Orte, an welchen innerhalb der unter Nummer 4 vorgeschriebenen Frist und nach Massgabe der im §. 17 enthaltenen Vorschriften die Einsichtnahme der Vorarbeiten gestattet ist,

4) die Bestimmung einer mindestens vierwöchentlichen Frist, innerhalb welcher etwaige Anträge hinsichtlich des Baues und der Richtung der Bahn, sowie hinsichtlich der etwaigen besonderen Concessionsbedingungen bei den Bezirkspolizeibehörden einzureichen sind,

5) die Bezeichnung des Sitzes der für das Unternehmen einzusetzenden Verwaltung.

§. 17. Während der im §. 16, Nummer 4, bezeichneten Frist, ist je ein Uebersichtsplan für den betreffenden Theil der projectirten Linie bei den Bezirkspolizeibehörden zur Einsichtnahme offen zu legen.

§. 18. Nach Ablauf der im §. 16 unter Nummer 4 bezeichneten Frist sind die etwa eingegangenen Anträge von den Bezirkspolizeibehörden mit einem gutachtlichen Bericht über das Project, wie über die vorliegenden Anträge dem Oberpräsidenten der Provinz einzureichen, welcher die Anträge und Berichte in gleicher Weise dem Handelsminister überreicht.

§. 19. Nach Eingang der im §. 18 vorgeschriebenen Berichte erfolgt die Prüfung des Concessionsgesuches in Verbindung mit den etwaigen Concurrenzbewerbungen, sowie der etwa eingegangen Anträge durch den Landeseisenbahnrath.

Der Landeseisenbahnrath ist zu hören:

1) über die Zulassung oder Ablehnung des Concessionsgesuchs, (§. 20)

2) über die Feststellung der Concessionsbedingungen, insbesondere über die Art und den Nachweis der Aufbringung des nach dem Kostenanschlage zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn erforderlichen Kapitals (§. 21).

§. 20. Wenn mehrere Concessionsgesuche für dasselbe Eisenbahnunternehmen oder für verschiedene Eisenbahnunternehmungen, deren gleichzeitige Zulassung nicht angänglich erscheint, vorliegen, so ist nach Massgabe des öffentlichen Interesses zu entscheiden, welcher der verschiedenen Unternehmungen oder welchem der verschiedenen Bewerber der Vorzug zu geben ist.

Für letzteren Fall ist insbesondere zu berücksichtigen, wer für die dem Zwecke des Unternehmens entsprechende Betriebsleitung am meisten geeignet erscheint, und von wem die solide und baldige Ausführung des Unternehmens vorzugsweise zu erwarten ist.

§. 21. Die allgemeinen Concessionsbedingungen werden periodisch nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths festgestellt und der Landesvertretung zur Kenntnissnahme mitgetheilt. Sie beziehen sich vorzugsweise auf die Art, den Umfang und die Beaufsichtigung der baulichen Ausführung und Ausrüstung der Bahn, auf die Verpflichtung zur Zahlung einer Conventionalstrafe für den Fall der nicht rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Vellendung der Bahn, — auf die Bildung eines Reserve- und Erneuerungsfonds, — auf die Vorbehalte des Staates bezüglich der Tarife und Fahrpläne, — auf die Bestellung und Qualification der Mitglieder des Vorstandes, welchen die Verwaltung des Unternehmens übertragen werden soll, — auf die Verpflichtungen, welche dem Concessionsbewerber zu Gunsten der Postverwaltung, der Telegraphenverwaltung, der Militärverwaltung und hinsichtlich der Anstellung und Pensionirung der bei dem Betriebe der Bahn anzustellenden Beamten aufzuerlegen sind

Die besonderen Concessionsbedingungen werden in jedem einzelnen Falle durch den Handelsminister nach Anhörung des Landeseisenbahnraths festgestellt. In denselben ist insbesondere die Firma und der Sitz der Verwaltung des Unternehmens, die Höhe und die Art der Aufbringung des zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn zu verwendenden Kapitals, die Frist für die betriebsfähige Vollendung und Ausrüstung der Bahn, die im Fall der Versäumniss der Frist zu entrichtende Conventionalstrafe, sowie die Höhe der etwa zu bestellenden Caution zu bestimmen.

Wenn die Concession auf Grund der von einem anderen Unternehmer angefertigten Vorarbeiten nachgesucht wird, so ist dem Bewerber zugleich die Verpflichtung aufzuerlegen, dem ersteren eine von dem Handelsminister nach Anhörung des Landeseisenbahnraths festzusetzende Entschädigung zu zahlen.

In gleicher Weise, wie die Festsetzung der Concessionsbedingungen, erfolgt die Bestimmung der Fristen für die Vorlegung der im §. 24 Abs. 2 bezeichneten Nachweisungen.

§. 22. Die Concessionsurkunde muss enthalten:

1) die Bezeichnung des Concessionsberechtigten,

2) die Bezeichnung der Entpuncte oder der allgemeinen Richtungslinie der Bahn, für welche die Concession ertheilt wird,

3) die Angabe des zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn festgesetzten Anlagecapitals,

4) die allgemeinen und besonderen Bedingungen, unter welchen die Concession ertheilt wird,

5) die etwaige Verleihung des Rechtes zur Enteignung und zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen.

§. 23. Der Entwurf der Concessions-Urkunde wird dem Concessionsbewerber mit der Auforderung mitgetheilt, sich binnen einer bestimmten Frist über die Annahme der Concessionsbedingungen zu erklären. Erklärt sich der Concessionsbewerber innerhalb der Frist nicht, so kann das Concessionsgesuch als zurückgenommen angesehen werden. Ueber eine von dem Concessionsbewerber beantragte Abänderung des Entwurfs der Concessions-Urkunde ist der Landeseisenbahnrath nochmals zu hören.

§. 24. Die Wirksamkeit der Concession beginnt nach deren Verkündung mit dem im §. 4 des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Sammlung S. 357) bestimmten Tage.

Vor Verkündung der Concession ist die Bestellung der nach §. 21 Abs. 2 etwa erforderten Caution, sowie die Aufbringung des festgesetzten Anlage-Capitals nachzuweisen.

Wenn die Concession einer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft ertheilt wird, so ist zugleich die Uebereinstimmung des Statuts mit den Concessions-Bedingungen, sowie die Eintragung desselben in das Handelsregister, desgleichen die Zeichnung des Actien-Capitals durch Vorlegung beglaubigter Zeichenscheine und Creditfähigkeit der Zeichner nachzuweisen. Die Zeichner müssen sich in den Zeichenscheinen der Bedingung unterwerfen, dass sie zur Einzahlung der ersten Zwanzig Procent des Nominalbetrages der Actien sowohl während des Bestehens der Gesellschaft, als nach deren Auflösung auch von dem Handels-Minister im Wege der administrativen Zwangsvollstreckung angehalten werden können.

Bei Ertheilung von Concessionen an bestehende Eisenbahn-Actiengesellschaften kann von dem Nachweise der Aufbringung des Anlage-Capitals abgesehen werden.

§. 25. Die landesherrliche Vollziehung der Concessions-Urkunde ist dem Concessionsbewerber mit der Aufforderung mitzutheilen, die im §. 24 bezeichneten Nachweisungen innerhalb der festgesetzten Fristen (§. 21, Abs. 4) vorzulegen.

Die Prüfung der vorgelegten Nachweisungen erfolgt durch den Handels-Minister nach Anhörung des Landeseisenbahnraths. Dieser kann eine Vervollständigung der Vorlagen Seitens des Concessionsbewerbers oder amtliche Ermittelungen über dieselben anordnen.

§. 26. Werden die im §. 24 bezeichneten Nachweisungen innerhalb der festgesetzten Fristen nicht vollständig vorgelegt, so kann das Concessionsgesuch als zurückgenommen angesehen werden.

Ergeben sich vor der Verkündung der Concessions-Urkunde Bedenken, ob die Voraussetzungen der Zulassung des Concessionsgesuchs vorhanden sind, so bleibt dem Handels-Minister vorbehalten, die nochmalige Prüfung durch den Landeseisenbahnrath zu veranlassen.

§. 27. Bei Verkündung der Concession ist dieselbe zugleich durch das für die amtlichen Bekanntmachungen der Eisenbahnverwaltung bestimmte Blatt zu veröffentlichen und eine Ausfertigung der Concessions-Urkunde dem Bewerber auszuhändigen.

Die Zurücknahme und die Ablehnung von Concessionsgesuchen wird nach Massgabe des §. 11 veröffentlicht, sofern die im §. 16 vorgeschriebene Bekanntmachung bereits stattgefunden hat.

§. 28. (2. Bau und Ausrüstung der Eisenbahnen.) Die Beaufsichtigung der baulichen Ausführung und Ausrüstung einer Bahnanlage erfolgt durch den Handelsminister und die ihm nachgeordneten Aufsichtsbehörden und Aufsichtsbeamten.

§. 29. Die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpuncte wird auf Grund der von dem Unternehmer einzureichenden speciellen Vorarbeiten durch den Handelsminister nach vorgängiger landespolizeilicher Prüfung festgesetzt. Ebenso erfolgt die Festsetzung der Bauprojecte und der Constructionsverhältnisse der anzuwendenden Betriebsmittel durch den Handelsminister.

§. 30. Der Bau und die Ausrüstung der Bahn sind nach Massgabe der festgestellten Projecte und der Grundlagen, auf welchen der Anschlag für die Feststellung des Baucapitals beruht, auszuführen.

§. 31. Ist die Concession einer Eisenbahn - Actiengesellschaft er-

theilt, so können auf Anordnung des Handelsministers bis zur Vollendung des Baues und der Ausrüstung der Bahn auf Grund der in den Zeichenscheinen übernommenen Verpflichtung der Actionäre die erstsn 20 Proc. des Nominalbetrages der Actien im administrativen Zwangsverfahren zur Gesellschaftskasse eingezogen und unter Aufsicht der Staatsbehörden für die Bahnanlage verwendet werden.

§. 32. Ergibt sich nach Vollendung der Bahnanlage eine Gesammtersparniss, so sind die Consessionsinhaber verpflichtet, auf Verlangen des Handelsministers den Betrag derselben dem Reservefond der Bahn zuzuführen.

Im Falle der Unzulänglichkeit des in der Concessions-Urkunde festgesetzten Anlagecapitals hat der Handelsminister auf Antrag des Concessionsinhabers nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths die landesherrliche Genehmigung zur Erhöhung des Anlagecapitals nachzusuchen, wenn die bei der Festsetzung des zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn erforderlichen Capitals massgebenden Grundlagen ohne Schuld des Concessionsinhabers bei der Bauausführung sich nicht als zutreffend erwiesen oder eine wesentliche Aenderung erlitten haben.

Ist dagegen die Unzulänglichkeit des Anlagecapitals von dem Concessionsinhaber verschuldet, so kann auf Antrag des Concessionsinhabers nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths die landesherrliche Genehmigung zur Erhöhung des Capitals nur nachgesucht werden, wenn im öffentlichen Interesse von der Zurücknahme der Concession (§. 41 Nr. 3) abzusehen ist. In diesem Falle darf die Bewilligung von besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden, um die Verwendung des Capitals zur rechtzeitigen Vollendung der Bahn sicher zu stellen.

§. 33. Die Bahn darf dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als nach vorgängiger Revision der Anlage vom Handelsminister die Genehmigung hierzu ertheilt ist. Die Revision erfolgt durch die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde unter Mitwirkung der Bezirks-Polizeibehörden. Der Termin zur Revision und Abnahme der Bahn wird in der im §. 11 vorgeschriebenen Weise mindestens 14 Tage vorher einmal bekannt gemacht und zu demselben der Unternehmer der Bahnanlage besonders eingeladen.

Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Verlangen des Handelsministers betriebsfähig vollendete Bahnstrecken schon vor Ablauf der Baufrist dem Verkehr zu übergeben.

§. 34. (3. Abänderungen der Concessions-Urkunden.) Abänderungen der Concessions-Urkunden erfolgen durch landesherrlichen Erlass und sind vom Handelsminister nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths und nach erfolgter Zustimmung des Staatsministeriums zu beantragen. Abänderungen der Statuten der Eisenbahn-Actiengesellschaften sind zur Prüfung der Uebereinstimmung mit den Concessionsbedingungen dem Handelsminister vorzulegen.

Diese Bestimmungen finden in gleicher Weise Anwendung bei Uebertragung des Eigenthums oder des Betriebes einer Eisenbahn an einen anderen Unternehmer, bei der Vereinigung des Eigenthums oder des Betriebes mehrerer Eisenbahnen, sowie bei allen Vereinbarungen, durch welche die Selbständigkeit eines Eisenbahnunternehmens zu Gunsten eines anderen aufgehoben wird.

Die §§. 24 bis 27 finden bei Abänderungen der Concessions-Urkunden entsprechende Anwendung.

§. 35. (4. Verlust der Eisenbahn-Concessionen.) Die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn erlischt:

1) durch Verzicht oder Wegfall des berechtigten Inhabers (§. 36),
2) durch den Erwerb der Bahn Seitens des Staates (§§. 37 bis 40),
3) durch die Zurücknahme der Concession (§§. 41 und 42).

Die Erlöschung der Concession wird in der im §. 11 vorgeschriebenen Weise öffentlich bekannt gemacht.

§. 36. Der Verzicht auf die Concession erfolgt durch Einreichung einer notariell oder gerichtlich beurkundeten Erklärung des Concessionsinhabers an den Handelsminister.

§. 37. Nach Ablauf eines Zeitraums von 30 Jahren, welcher mit dem Tage der Wirksamkeit der Concession (§. 24 Abs. 1) beginnt, ist der Staat die Bahn nebst den Transportmitteln und allem Zubehör gegen Entschädigung des Bahneigenthümers zu übernehmen berechtigt. Die Uebernahme kann nur mit dem Beginn eines neuen Betriebsjahres und nur nach einer sechs Monate vorher zu bewirkenden Anzeige, dass und mit welchem Zeitpunkte die Uebernahme Seitens des Staates beabsichtigt werde, erfolgen.

§. 38. Erfolgt die Uebernahme der Bahn durch den Staat nach Ablauf eines Zeitraumes von 90 Jahren vom Tage der Wirksamkeit der ersten Concessionsverleihung gerechnet, so erwirbt der Staat das Eigenthum der Bahn nebst sämmtlichem unbeweglichem Zubehör mit Ausnahme der ausserhalb des Bahngebiets belegenen, zum Betriebe nicht erforderlichen Immobilien unentgeltlich, das Eigenthum an dem beweglichen Zubehör einschliessslich der Betriebsmittel gegen Zahlung des Schätzungswerthes.

Die Feststellung des Schätzungswerthes erfolgt, in Ermangelung einer Verständigung mit dem Bahneigenthümer, durch ein aus fünf Sachverständigen zu bildendes Schiedsgericht, von denen zwei vom Handelsminister, zwei vom Bahneigenthümer und einer von dem ersten Präsidenten desjenigen Apellationsgerichts, in dessen Bezirk die Bahnverwaltung ihren Sitz hat, ernannt werden. Sofern der eine oder andere Theil einer Aufforderung zur Benennung der von ihm zu bezeichnenden Sachverständigen innerhalb vier Wochen keine Folge gibt, erfolgt die Benennung derselben ebenfalls durch den ersten Präsidenten des bezeichneten Appellationsgerichts. Dasselbe findet statt, wenn ein Sachverständiger das von ihm erforderte Gutachten nicht abgibt.

Schulden aus den zu Lasten des Unternehmens aufgenommenen Darlehen gehen nur in so weit auf den Staat über, als die Aufnahme mit Genehmigung des Staates stattgefunden hat.

§. 39. Erfolgt die Uebernahme der Bahn durch den Staat vor Ablauf des Zeitraums von 90 Jahren, so ist dem Bahneigenthümer die Entschädigung in einer Rente zu gewähren, welche dem durchschnittlichen Betrage der während der letzten 5 Jahre — einschliesslich des Jahres, in welchem dem Bahneigenthümer von der beabsichtigten Uebernahme die vorgeschriebene Anzeige gemacht ist — gewonnenen Reinertäge gleichkommt. Die Feststellung der Reinerträge erfolgt, in Ermangelung einer Verständigung mit dem Bahneigenthümer, nach dem wirklichen Betriebsaufkommen der abzutretenden Bahnstrecke durch ein nach §. 38 zu bildendes Schiedsgericht. Die bezeichnete Rente muss dem Bahneigenthümer bis zum Ablauf des Zeitraums von 90 Jahren gewährt werden. Nach Ablauf dieses Zeitraums ist der Bahneigenthümer nur die Entschädigungen nach Massgabe der Bestimmungen des §. 38 zu verlangen berechtigt, deren Betrag in Ermangelung einer Verständigung vor erfolgter Uebernahme der Bahn durch den Staat festgestellt werden muss.

Der Bahneigenthümer ist jedoch berechtigt, bei Abtretung der Bahn die nach §. 38 festgestellte Entschädigung nach Abzug des mit fünf Procent Zins auf Zins zu berechnenden Interusuriums und statt der Rente eine Kapitalabfindung zu fordern, welche, mit Zinsen zu fünf Prozent gerechnet, zur Entrichtung der Rente für die Dauer der Concession ausreichen würde.

§. 40. Wenn der Staat von den ihm im §§. 37 bis 39 eingeräumten Befugnissen Gebrauch macht, so ist der Bahneigenthümer zu verlangen berechtigt, dass auch die übrigen nach Ertheilung der Concession für die an den Staat abzutretende Bahn ihm concessionirten und an dieselbe unmittelbar anschliessenden Bahnstrecken gegen die in vorstehender Weise zu gewährende Entschädigung vom Staate käuflich übernommen werden.

§. 41. Die Concession kann zurückgenommen werden, wenn eine der dem Concessions-Inhaber gesetzlich obliegenden oder durch die Concessions-Urkunde auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt wird, insbesondere:

1) wenn die in den Concessionsbedingungen für die Vollendung der Bahnanlage festgesetzte Baufrist nicht innegehalten wird,

2) wenn bei Ausführung des Baues wesentliche Abweichungen von den festgestellten Projecten stattgefunden haben,

3) wenn vor betriebsfähiger Vollendung der Bahnanlage wegen Unzulänglichkeit der noch vorhandenen Baumittel die Erhöhung des Baukapitals von den Concessions-Inhabern nachgesucht wird, und die beantragte Erhöhung nach den im §. 32 enthaltenen Vorschriften nicht bewilligt oder die bewilligte Erhöhung des Anlagekapitals nicht aufgebracht werden kann,

4) wenn ohne die landesherrliche Genehmigung das Eigenthum oder der Betrieb einer Eisenbahn einem anderen Unternehmer übertragen, oder mit demselben eine Vereinbarung getroffen ist, durch welche die Selbstständigkeit des Unternehmens aufgehoben wird,

5) wenn durch eine Aenderung des Statuts der Eisenbahn-Actien-Gesellschaften die Uebereinstimmung desselben mit den Concessions-Bedingungen aufgehoben wird.

Vor Zurücknahme der Concession ist dem Concessions-Inhaber eine endliche Frist für die Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtungen zu bewilligen, sofern nicht die Erfüllung derselben unmöglich geworden ist.

§. 42. Die Zurücknahme der Concession in den Fällen des §. 41 erfolgt durch landesherrlichen Erlass. Dieselbe wird nach Anhörung des Landeseisenbahnraths vom Handelsminister beantragt.

§. 43. Wenn die Concession in den unter Nummer 1 und 3 des §. 34 aufgeführten Fällen erlischt, so ist der Landeseisenbahnrath darüber zu hören, ob die Eisenbahnanlage aufgegeben oder für Rechnung des Eigenthümers öffentlich versteigert werden soll.

Die Aufgabe der Eisenbahnanlage bedarf der landesherrlichen Genehmigung, welche vom Handelsminister beantragt und in der im §. 11 vorgeschriebenen Weise bekannt gemacht wird.

War die Concession einer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft ertheilt so können auf Anordnung des Handelsministers auf Grund der in den Zeichenscheinen übernommenen Verpflichtung der Actionäre die ersten zwanzig Procent des Nominalbetrages der Actien zur Staatskasse eingezogen werden. Die eingegangenen Beträge sind, soweit sie nicht zur Befriedigung von Gläubigern der Gesellschaft erforderlich sind, im Falle der Versteigerung der Bahnalage dem Ankäufer behufs Verwendung für die Bahnanlage unter Aufsicht des Handelsministers zu überweisen, in allen anderen Fällen anderweit zu Staatseisenbahnzwecken zu verwenden.

§. 44. (5. Oeffentliche Versteigerung der Eisenbahnanlagen.) Gegenstand der öffentlichen Versteigerung ist die Bahnanlage, wie sie steht und liegt, nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör

und en vorhandenen, für den Bau oder Betrieb der Bahn bestimmten Vorräthen.

§. 45. Die Versteigerung erfolgt am Sitze der bisherigen Verwaltung der Eisenbahn durch einen im Auftrage des Handelministers von dem Landeseisenbahnrath zu bestimmenden Commissar.

§. 46. Zur öffentlichen Einsicht sind von dem Tage der ersten Bekanntmachung des Versteigerungstermins bis zum Schlusse desselben an dem bezeichneten Verwaltungssitze auszulegen:

1) eine beglaubigte Abschrift der Concessionsurkunde, sowie der die Aufhebung der Concession nachweisenden Urkunden,

2) eine Beschreibung der Bahn nach ihrer Lage, ihrer Ausdehnung und ihrem baulichen Zustande,

3) ein Verzeichniss der für die Anlage erworbenen Grundstücke und der zugehörigen Erwerbs-Documente, der vorhandenen Betriebsmittel und Betriebsmaterialien, sowie das Inventar der vorhandenen Mobilien,

4) die festgestellten Projecte für die noch nicht beendigten baulichen Ausführungen,

5) das Verzeichniss der Bedingungen für die Zulassung der Bieter, welches von dem Handelsminister nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths festgestellt wird.

Soweit die unter Nummer 3 und 4 genannten Verzeichnisse und Projecte nicht vollständig beigebracht werden können, darf von der Auslegung derselben abgesehen werden.

§. 47. Das im §. 46 unter 5 gedachte Verzeichniss muss insbesondere enthalten:

1) die Angabe des niedrigsten Preises, zu welchem die Ersteigerung erfolgen kann,

2) die Bezeichnung derjenigen zu Lasten des Unternehmens mit Genehmigung des Staates aufgenommenen Darlehnsschulden, welche von dem Ankäufer in Anrechnung auf den Kaufpreis übernommen werden sollen,

3) die Bezeichnung derjenigen Concessionsbedingungen, welchen sich jeder Bieter unterwerfen muss,

4) die Bestimmung der von dem Bieter für die Entrichtung des Kaufpreises und die Deckung der Kosten der Versteigerung zu bestellenden Caution.

§. 48. Die Versteigerung wird durch dreimalige Einrückung in die im §. 11 bezeichneten, sowie in die nach dem Ermessen des Commissars etwa sonst geeigneten öffentlichen Blätter in Zwischenräumen von je vier Wochen bekannt gemacht und Abschrift der Bekanntmachung dem bisherigen Concessions-Inhaber mitgetheilt. In der Bekanntmachung muss der Ort angegeben werden, an welchem die im §. 46 genannten Stücke zur Einsicht offen gelegt werden. Der Versteigerungstermin darf nicht vor Ablauf von drei Monaten nach dem Tage der erstmaligen Bekanntmachung anberaumt werden.

§. 49. Die Anmeldungen zum Mitgebot sind vor dem Versteigerungstermin dem Handelminister einzureichen. Nachdem die Bewerbungen und die vorgelegten Nachweise von dem Handelsminister nach Anhörung des Landeseisenbahnraths für genügend erachtet worden, sind die Anmeldungen dem Commissar mitzutheilen und die Antragsteller von der Zulassung mit der Aufforderung zu benachrichtigen, die in dem Verzeichniss der Bedingungen (§. 47 Nr. 4) bestimmten Caution zu bestellen und die Bestellung dem Commissar im Termin nachzuweisen. Etwaige besondere Concessions-Bedingungen, welchen sich der einzelne Bieter unterwerfen muss, sind bei Zulassung desselben festzustellen und dem Commissar, sowie dem Bieter mitzutheilen.

Anmeldungen, welche später als vier Wochen vor dem Versteigerungstermin bei dem Handelsminister eingehen, brauchen nicht berücksichtigt zu werden.

§. 50. Im Versteigerungs-Termine wird der Beginn des Versteigerungsgeschäfts mittelst Aufrufs bekannt gemacht und zur Abgabe von Geboten aufgefordert.

Die Versteigerung darf nicht vor Ablauf einer Stunde seit der Aufforderung zur Abgabe von Geboten und, falls mehrere Bieter aufgetreten sind, nicht eher geschlossen werden, als bis sich ein Meistbietender ergeben hat. Vor dem Schlusse der Versteigerung hat der Commissar das letzte Gebot vernehmlich bekannt zu machen.

§. 51. Nur diejenigen Bieter, deren Zulassung in der im §. 48 vorgeschriebenen Weise dem Commissar mitgetheilt ist, dürfen zum Mitgebot zugelassen werden.

Jeder Bieter hat vor Abgabe seines Gebots die Bestellung der nach §. 47 Nr. 4 festgesetzten Caution nachzuweisen und die Erklärung abzugeben, dass er sich in den im §. 47 unter Nr. 2 und 3 erwähnten Bedingungen, sowie den etwaigen besonderen Concessions-Bedingungen (§. 49) unterwerfe.

Auf die für den Staat abzugebenden Gebote finden die Bestimmungen der §§. 49 und 51 keine Anwendung.

§. 52. Jeder Bieter bleibt an sein Gebot gebunden, so lange kein Mehrgebot erfolgt. Erfolgt ein Mehrgebot durch einen zugelassenen Bieter, so wird der vorige Bieter frei.

Unmittelbar nach dem Schluss der Versteigerung wird von dem Commissar festgestellt, von welchem Bieter das Meistgebot abgegeben ist.

§. 53. Auf Grund des Meistgebots wird die Ertheilung der landesherrlichen Concession für den Meistbietenden von dem Handelminister nachgesucht.

In der Concessions-Urkunde muss die Verpflichtung des Concessionsinhabers zur Entrichtung des Kaufpreises festgestellt und der Betrag des für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, wie für die Zahlung des Kaufpreises festgesetzten Anlagecapitals angegeben werden.

Für das weitere Verfahren bis nach Verkündung der Concession finden die §§. 24 bis 27 vorbehaltlich der Vorschrift des §. 56 entsprechende Anwendung.

§. 54. Mit der Wirksamkeit der Concession gehen die Rechte des bisherigen Concessionsinhabers auf den Ankäufer über. Mit demselben Zeitpuncte tritt der Ankäufer in die von ihm übernommenen Darlehnsschulden als Selbstschuldner ein.

Der bisherige Concessionsinhaber ist bis zum Betrage des Kaufpreises dafür haftbar, dass die zur Bahnanlage gehörigen Grundstücke frei von dinglichen Rechten und Belastungen sind. Derselbe ist verpflichtet, die Bahnanlage nebst Allem, was den Gegenstand der Versteigerung bildet, dem Ankäufer zu übergeben und kann nöthigenfalls durch die zuständigen Verwaltungsbehörden hierzu angehalten werden.

§. 55. Sofern der Ankäufer die ihm gegen den bisherigen Concessionsinhaber obliegenden Verpflichtungen nicht rechtzeitig erfüllt, findet auf den Antrag des Letzteren und auf Grund einer von dem Commissar (§. 45) zu ertheilenden und für vollstreckbar zu erklärenden Ausfertigung der Versteigerungsverhandlung, welcher eine beglaubigte Abschrift der Concessions-Urkunde anzuheften ist, sowohl die Wiederversteigerung als auch die gerichtliche Zwangsvollstreckung in das Vermögen des Ankäufers statt.

Die Wiederversteigerung erfolgt für Rechnung des Ankäufers in gleicher Weise wie die erste Versteigerung.

§. 56. Werden die im §. 24 bezeichneten Nachweisungen innerhalb der festgesetzten Fristen von dem Meistbietenden nicht vorgelegt, so findet eine neue Versteigerung statt. Der bisherige Meistbietende haftet in diesem Falle für die Kosten der neuen Versteigerung und für den bei dieser oder der späteren Uebernahme der Bahnanlage durch den Staat (§. 57 Absatz 1) entstehenden Ausfall am Kaufpreise.

Eine neue Versteigerung findet auch dann statt, wenn sich in dem Versteigerungstermin ein zulässiger Bieter nicht findet, oder dem Meistbietenden die Concession aus anderen Gründen, als wegen Mangels der im §. 24 bezeichneten Nachweisungen, nicht ertheilt werden sollte.

Bei der neuen Versteigerung können die im §. 46 Nr. 5 vorgesehenen Bedingungen nach Anhörung des Landes-Eisenbahnrathes anderweit festgestellt werden.

§. 57. Ergibt die neue Versteigerung ein zulässiges Gebot nicht, so kann der Staat das Eigenthum der Anlage gegen Zahlung desjenigen Kaufpreises erwerben, welcher in den im §. 46 Nr. 5 erwähnten Bedingungen als der niedrigste Preis bezeichnet ist, zu welchem die Ersteigerung zulässig ist. Sofern Seitens des Staates von dieser Befugniss kein Gebrauch gemacht wird, kann die Anlage der Eisenbahn mit landesherrlicher Genehmigung aufgegeben werden.

Wird die Bahnanlage für den Staat auf Grund der vorerwähnten Befugniss oder auf Grund des bei der Versteigerung abgegebenen Meistgebots erworben, so erfolgt die Uebernahme derselben durch eine Erklärung des Handelsministers, welche in der im §. 11 vorgeschriebenen Weise bekannt gemacht wird und mit der erfolgten Bekanntmachung in Wirksamkeit tritt.

Diese Erklärung, mit deren Wirksamkeit die §§. 54 und 55 entsprechende Anwendung finden, tritt in ihrer Wirkung an die Stelle der daselbst erwähnten Concessionsurkunde.

§. 58. (IV. Anlage von Staats-Eisenbahnen.) Die Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn für Rechnung des Staates kann nicht nachgesucht werden, bevor die Revision der Vorarbeiten gemäss §. 15 und die Bekanntmachung des Projectes in der im §. 16 vorgeschriebenen Weise stattgefunden hat.

Die Bekanntmachung muss die im §. 16 unter Nummer 2 bis 4 vorgeschriebenen Angaben enthalten.

§. 59. Die Bestimmungen der §§. 17 und 18 finden in gleicher Weise auf die Staatsbahnen Anwendung.

§. 60. Nach Eingang der im §. 18 vorgeschriebenen Berichte erfolgt die Berathung des Projectes, sowie die etwa eingegangenen Anträge durch den Landes-Eisenbahnrath.

Die Prüfung des Landes-Eisenbahnraths erstreckt sich sowohl auf die Zulassung des Projectes wie auf die besonderen Bestimmungen über die Ausführung der Anlage.

§. 61. Die allgemeinen Bedingungen für die Ertheilung von Eisenbahn-Concessionen finden insoweit, als dieselben die Art und den Umfang der baulichen Ausführung und Ausrüstung der Bahn betreffen oder allgemeine Vorschriften hinsichtlich der Einrichtung der Tarife und Fahrpläne enhalten, auch auf die Staatsbahnen Anwendung.

§. 62. Werden bei der Anlage einer Eisenbahn für Rechnung des Staates die von einem anderen Unternehmer angefertigten Vorarbeiten benutzt, so ist diesem eine nach der Vorschrift des §. 21 Abs. 3 festzusetzende Entschädigung zu gewähren.

§. 63. Bevor eine für Rechnung des Staates angelegte Eisenbahn dem Verkehr eröffnet wird, findet die technische Revision der Anlage nach Massgabe der Bestimmungen des §. 33 statt.

§. 63. (Schlussbestimmung.) Auf die bereits concessionirten Eisenbahnunternehmungen finden die Vorschriften im §. 34, sowie in den §§. 36, 41 bis 57 dieses Gesetzes ohne Einschränkung, die übrigen

Bestimmungen dagegen insoweit Aenderung, als durch die Ertheilung der Concessionen nicht bereits entgegenstehende Rechte erworben sind.

Soweit die Bestimmungen dieses Gesetzes Anwendung finden, treten die §§. 1, 3, 4, 21, 22, 26 erster Satz, 42, 44 und 47 des Gesetzes vom 3. November 1838 ausser Kraft.

Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft.

(Fortsetzung und Schluss aus Nr. 3.)

II. Stand des Bahnbaues.

1. Die Stade-Cuxhavener Eisenbahn.

Aus dem uns vorliegenden Bauberichte über den Stand und die Fortschritte der Stade-Cuxhavener Bahn geht klar hervor, dass der Bau derselben mit Energie gefördert wird, dass aber der ebenso schwierige und kostspielige, als zeitraubende Grunderwerb innerhalb des von der Bahn berührten Landstriches Verzögerungen in der Inangriffnahme der ganzen Strecke bedingt, gegen welche anzukämpfen resp. welche zu überwinden ganz ausserhalb der Machtsphäre der Gesellschaft liegt; trotzdem wird es möglich sein, die Bahn bis zu dem durch die Concession festgesetzten Vollendungstermin fertig zu stellen. Wir heben folgende specielle Angaben hervor:

Sofort nach, zum Theil auch schon vor erfolgter amtlicher Publication der Richtungslinie der ministeriell genehmigten Theilstrecke der Stade-Cuxhavener Eisenbahn wurde mit dem Grundankauf auf gütlichem Wege vorgegangen und innerhalb der ersten 2 Meilen auch einigermassen günstige Erfolge erzielt, welche es wenigstens gestatteten, überhaupt mit dem Bahnbau beginnen zu können. Der Grunderwerb für die ganze übrige Strecke, namentlich für die in den Marschen der königlichen Aemter Osten, Neuhaus a. O. und Ottendorf liegende, ist, wie die seither gepflogenen Verhandlungen gezeigt haben, auf gütlichem Wege wegen der übertriebenen Entschädigungs-Forderungen der Besitzer geradezu unmöglich; es musste daher schleunigst das Expropriationsverfahren eingeleitet werden. Bis zum 20. December vorigen Jahres haben die Expropriationstermine für sämmtliche bei Erbauung der Stade-Cuxhavener Eisenbahn innerhalb Preussischen Gebiets in Frage kommenden Feldmarken mit Ausnahme desjenigen für die Stadtflur Stade stattgefunden, doch sind auch die auf diesen Terminen versuchten Terrainkäufe auf gütlichem Wege wegen der masslos hohen Forderungen der betreffenden Grundbesitzer grösstentheils resultatlos geblieben; selbst mit dem Domänenfiscus, welcher für das innerhalb der Amtsgebiete Neuhaus a. O. und Otterndorf zur Bahn benöthigte Terrain 12 resp. 12½ Thlr. pro Hannoversche Quadratruthe beanspruchte, ausserdem noch die Anlage von Wegen, welche bei der landespolizeilichen Begehung nicht nöthig erachtet worden, von der bauenden Gesellschaft forderte, konnten gütliche Abmachungen nicht getroffen werden, — es haben vielmehr gerade die übertriebenen Forderungen des Domänenfiscus auf den Verlauf dieser Expropriationstermine auf das Nachtheiligste eingewirkt.

Zur Orientirung über die landesüblichen Preise des Grund und Bodens innerhalb der Marschen sei hier bemerkt, das bei Gutsankäufen der jüngst vergangenen Jahre 200 Thlr. pro Hannoverschen Morgen besten Marschbodens im Lande Hadeln bezahlt worden sind, während also vom Domänenfiscus 1440 und 1500 Thlr., von den übrigen Grundbesitzern demzufolge 2640 und 3600 Thlr., ja von einem Besitzer sogar 5100 Thlr. per Hannoverschen Morgen incl. der Nebenentschädigungen für Durchschneidung, Umwege, Wirthschaftserschwerungen und Besitzstörung beansprucht wurden.

Unter diesen Umständen ist vorauszusehen, dass innerhalb der Kreise Neuhaus a. O. und Otterndorf mit dem Bahnbau vor Ablauf des nächsten Quartals nicht wird begonnen werden können; es sind vielmehr noch bedeutend grössere Zeitverluste zu erwarten, da die Expropriationsgesetze für Hannover aus den vierziger Jahren längst nicht mehr zeitgemäss und genügend erscheinen und der mit denselben verbundene, unvermeidliche Instanzenweg erst nach kaum zu berechnendem Zeitraum zur Besitz-Einweisung führt; es wäre deshalb für einen gedeihlichen Fortgang der Bauarbeiten dringend wünschenswerth, die jetzt zur Berathung vorliegenden Expropriationsgesetze nach deren staatlicher Feststellung für die Stade-Cuxhavener Eisenbahn seiner Zeit in Kraft treten zu lassen.

Im Ganzen sind bis jetzt und theilweise nur durch Bezahlung hoher Preise, um überhaupt bauen, resp. fortarbeiten zu können, etwas über 2 Meilen Bahnterrain erworben worden; da die acquirirten Geländestrecken durch Parzellen renitenter Grundbesitzer vielfach unterbrochen sind, so war es seither nur möglich, den Bau innerhalb der 1½ Meilen langen Strecke Haddorf-Himmelpforten diesseits der Oste und innerhalb der Feldmark Hechthausen jenseits dieses Flusses in gedeihlicher Weise aufzunehmen, resp. fortzuführen.

Innerhalb der auf gütlichem Wege erworbenen, zusammen 2 Meilen umfassenden Strecke sind die am 20. Juni 1873 in Angriff genommenen Erdarbeiten in rüstigem Fortschreiten begriffen; die einzelnen Baustellen umfassen zusammengerechnet eine Arbeitslänge von mindestens 15 Kilometer, von welchen reichlich die Hälfte als complet fertig angenommen werden darf. Bis dato sind im Ganzen 140 000 Cubikmeter Bodenmassen bewegt und zur Bildung des Bahnkörpers verwendet worden.

Durchschnittlich ist täglich mit 350 Mann, 3 Arbeitslocomotiven, 108 Waggons, sowie stellenweise mit einer Anzahl Kipp- und Handkarren gearbeitet worden.

Betreffend die Kunstbauten ist zu bemerken, dass seither im Ganzen 12 theils mit Platten abgedeckte, theils eingewölbte Durchlässe bis zu 1½ Meter lichter Weite ausgeführt und bis zur Verlegung der Stirn- und Flügeldeckplatten, welche erst im Frühjahr bewirkt werden soll, vollendet, sowie weitere 3 Durchlässe in Arbeit genommen worden. Da innerhalb des 7 Meilen langen genehmigten Theiles der Stade-Cuxhavener Eisenbahn im Ganzen nur 75 Stück Durchlässe und kleinere Brücken im Bahnkörper einzubauen erforderlich sind, so kann der fünfte Theil dieser Kunstbauten als fertig gestellt betrachtet werden. Ausserdem ist für eine Anzahl Durchlässe mit der Anfuhr der erforderlichen Baumaterialien begonnen worden, sodass in dieser Beziehung ein ununterbrochener Fortgang der Arbeiten soweit es der seither mögliche Grunderwerb zulässt — gesichert erscheint. Der zu den Betonirungsarbeiten an der Oste-Brücke bei Hechthausen erforderliche Steinschlag (Klinkerbrocken, Feuersteine aus der Kreide bei Hemmoor etc.) ca. 500 Cubikmeter ist an der Brückenbaustelle angefahren und an dem linken Osteufer daselbst abgelagert. Ausserdem ist noch zu erwähnen, dass an der Oste-Brückenbaustelle auf dem linken Aussendeich ein Werkstätten- und Materialien-Schuppen, welcher zugleich geräumige Baubureau-Localitäten enthält, errichtet worden ist, und dass sofort nach regierungsseitiger Genehmigung der eingereichten Constructionszeichnungen zu dieser umfangreichen Brücke (5 Oeffnungen mit festem eisernen Oberbau zu je 34½ Meter und 2 Drehöffnungen von je 13 Meter lichter Weite) mit den Fundirungsarbeiten begonnen werden wird.

Behufs besonders rascher Ausführung der Kunstbauten sind durch Ankauf eines sehr ergiebigen Dolomitsteinbruches bei Freden, zwischen Kreiensen und Alfeld belegen, sowie durch Inbetriebsetzung, resp. Neuanlage mehrer Ziegeleien im Bereiche des Stade-Cuxhavener Bahngebietes besonders fördernde Vorbereitungen getroffen worden.

Der zu sämmtlichen Bauwerken der Bahn erforderliche Kalk und Cement wird in vorzüglicher in den weitesten Kreisen anerkannter Qualität aus der Cementfabrik von J. H. Hagenah (Jahresproduction 130 000 Tonnen Cement) zu Hemmoor bezogen; vorzüglichen Mauersand liefern sämmtliche vorkommenden Einschnitte der Stade-Cuxhavener Eisenbahn.

Die rechtzeitige Beschaffung der Oberbaumaterialien (nach Muster der Hannoverschen Staatsbahn): Schienen, Kleineisenzeug, Stoss- und Mittelschwellen ist durch Contracte sicher gestellt. Schienen und Kleineisenzeug werden durch deutsche und englische Werke geliefert, die Schwellen durch deutsche Lieferanten beschafft. Bis dato sind im Ganzen 42 000 kieferne Mittelschwellen und 3100 eichene Weichenschwellen, letztere mit zusammen 11 000 laufenden Metern, auf den Depotplätzen zu Stade, an der Oste und zu Cuxhaven angeliefert und daselbst kunstgerecht aufgestapelt worden. Für Sicherstellung des Bedarfs an Betriebsmaterial: Locomotiven, Personen-Waggons und Gütertransportwagen nebst Zubehör ist das Erforderliche veranlasst und bindende Contracte mit leistungsfähigen Etablissements abgeschlossen worden.

II. Die Harburg-Stader Eisenbahn.

Nachdem im Monat Mai 1873 von der Königlichen Regierung die Concession zum Bau und Betrieb der Harburg-Stader Eisenbahn an die Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft ertheilt und die Kosten der Vorarbeiten dieser Linie mit rot. 51 000 Thlr. der Regierung von Seiten der Gesellschaft erstattet worden war, erfolgte die Aushändigung der betreffenden Pläne und Acten der Harburg-Stader Eisenbahn durch die Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover am 26. Mai desselben Jahres an die Gesellschaft.

Die Vorarbeiten für Harburg-Stade waren durch die Königliche Eisenbahn-Verwaltung soweit gediehen, dass die Richtung der Bahn festgelegt, die Linie mit den generellen Projecten landespolizeilich geprüft worden war und die Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten bereits gefunden hatte, so dass die amtliche Publication der Richtungslinie am 23. August vorigen Jahres erfolgen konnte. Ausgeschlossen von dieser Prüfung und Feststellung waren die Anschlussstrecken bei Harburg und Stade wegen der damals noch nicht endgültig festgestellten Bahnhofsanlagen daselbst.

Bei Harburg handelte es sich um die äusserst schwierige und kostspielige Führung der Bahn durch die Stadt mittels Viaduct über die Hauptstrassen derselben und um einen geeigneten Anschluss an das neue Project des gemeinschaftlichen Bahnhofes der Hannoverschen Staatsbahn und Hamburg-Venloer Bahn zu Harburg. Die Ausarbeitung dieser Projecte, welche die Zustimmung der vorgenannten beiden Eisenbahn-Verwaltungen voraussetzte und wegen der verschiedenartigen Interessen, die hier in Frage kamen, viele und zeitraubende Verhandlungen erforderte, ist in der zweiten Jahreshälfte soweit gefördert worden, dass die Pläne der Königlichen Regierung im Monat October eingereicht werden konnten und am 11. December 1873 Local-Termin zur

landespolizeilichen Prüfung und Feststellung der Bahnprojecte abgehalten wurde. In diesem Termine wurde in den Hauptpunkten ein Verständniss mit den beiden betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und den betreffenden Behörden herbeigeführt, so dass auf Grund dieser Vereinbarungen die Aufstellung der Special-Projecte für die Bahnhöfe bei Harburg und die Ueberführung der Bahn durch die Stadt Harburg erfolgen kann.

Bei Stade bedingte die Lage des Bahnhofes die Richtung der Anschlussstrecken nach Harburg und Cuxhaven und hat in einem Termine vor Königlicher Landdrostei zu Stade am 22. December 1873 mit den Militär- und städtischen Behörden eine Einigung über die Lage des Bahnhofes Stade und der Zugänglichkeit nach der Stadt erzielt werden können, so dass die Feststellung der vorbemerkten Anschlussstrecken in nächster Aussicht steht. Es wird demnach in kürzester Zeit die Feststellung der ganzen Bahnlinie mit der von Königl. Regierung vorgeschriebenen Verbindungsbahn der Harburg-Cuxhavener Linie mit dem Venlo-Hamburger Bahnhof bei Harburg erfolgen und nur noch die Aufstellung der rückständigen Special-Projecte, sowie der regierungsseitigen Genehmigung bedürfen, um den Bau in Angriff nehmen zu können, sind bereits seit Monaten mit den Eigenthümern Verhandlungen über Ankauf des zur Bahnanlage erforderlichen Grund und Bodens gepflogen worden, ohne ein günstiges Resultat zu erzielen, da die Preisforderungen die von öconomischen Sachverständigen aufgestellten Taxate so weit übersteigen, dass von einer gütlichen Vereinbarung vorläufig abgesehen werden musste und das gesetzliche, allerdings sehr zeitraubende Expropriations-Verfahren in Anwendung zu bringen ist.

Mit einigen grösseren Grundbesitzern ist es allerdings gelungen, eine gütliche Einigung über Abgabe ihrer Grundstücke zur Bahnanlage zu erzielen, so dass in der Nächstzeit auf diesen Strecken mit dem Bahnbau begonnen werden kann.

Der Bau der Bahnlinie Harburg-Stade, mit Ausnahme der Durchführung der Linie durch die Stadt Harburg, ist mit so geringen Schwierigkeiten verknüpft, dass die Herstellung der freien Bahn mit den zunächst erforderlichen Bahnhofs-Anlagen in Zeit von $1^1/_2$ Jahren sehr gut erfolgen kann und der von der Königlichen Regierung festgesetzte Vollendungs-Termin, 1. Januar 1876, bestimmt innegehalten, die Betriebs-Eröffnung der Linie Harburg-Stade daher rechtzeitig zu diesem Termine stattfinden wird.

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn ist am 10. Januar d. J. in den Besitz der

„Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft“

übergegangen. Der Vorstand dieser Gesellschaft und die betriebsleitende Instanz ist

„die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft“

welche ihren Sitz in Schwerin hat.

Diese Direction hat am 10. d. Mts. ihre Thätigkeit begonnen, wogegen an demselben Tage die bisherige „Grossherzogliche Eisenbahn-Direction zu Schwerin“, seit 14. Mai 1870 Mitglied des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, zu bestehen aufgehört hat. Die Mitgliedschaft im Vereine ist auf die neue Gesellschafts-Direction übergegangen, an welche die, die Friedrich-Franz-Eisenbahn betreffenden Correspondenzen von jetz an zu senden sind.

Berliner Briefe.

Berlin, 19. Januar. (Stammprioritäten-Coupons; Stadtbahn; Rhein-Nahebahn; Lüdinghausen-Hamm; Dortmund-Enschede; Hannover-Harburg; Wilhelmsbahn-Obligationen; Lissa-Ruhbank.)

Die Verhältnisse der Stamm-Prioritäts-Actien bei den von Strousberg in das Leben gerufenen Bahnen sind wiederholt Gegenstand der Controverse geworden, weil in den betreffenden Statutenparagraphen die Vertheilung des Erträgnisses auf die Coupons der Stammprioritäten nicht klar psäcisirt ist. Es ist in dem dabei in Frage kommenden Statutenparagraph sehr entschieden gesagt, dass die Stammprioritäten-Coupons vor denen der Actien eine so und so viel procentige Verzinsung geniessen, und dass die Actien erst dann eine Dividende erhalten, wenn dem Vorrechte der Prioritätsactien-Inhaber durch etwaige Nachzahlungen auf ihre Coupons Genüge geschehen ist. Es ist dabei jedoch unentschieden gelassen, ob im Falle, dass für die volle Verzinsung der Stammprioritätencoupons das Erträgniss der Bahn nicht ausreicht, in den kommenden Jahren der früher fällig gewesene Coupon dem päter fällig werdenden vorangeht; mit anderen Worten, während das Statut die Rangordnung des Prioritätsactien-Coupons gegenüber dem Actiendividendenschein festsetzt, lässt es die Rangordnung der Prioritätsactiencoupons untereinander nach ihren Fälligkeitsterminen unerörtert. Unter solchen Umständen hatte sich eine willkürliche unentschiedene Praxis herausgebildet. Die Tilsit-Insterburger Bahn bezahlt die jeweilige (minimale) Dividende auf den Coupon für das betreffende Jahr ab, berücksichtigt die früheren Coupons, welche voll zu verzinsen ihr nicht gelungen war, aber um so weniger, als sie jene Coupons gänzlich einzicht, anstatt, wie man erwarten sollte, den darauf gezahlten à conto Betrag darauf abzustempeln und den Coupon selbst mit diesem Vermerk dem Präsentanten zurückzuliefern. Die Märkisch-Posener Bahn dagegen benutzt ihr Reinerträgniss zur Vertheilung auf die ältesten Jahrgänge ihrer 5 % Stammprioritätencoupons, indem sie von der Auffassung ausgeht, dass der zweitfällige Coupon erst dann verzinst werden darf, wenn der erstfällige bis zur Höhe von fünf Procent honorirt ist. Eine dritte Praxis will die Ostpreussische Südbahn Platz greifen lassen, indem sie auf Grund eines eingeholten „Rechtsgutachtens“ beabsichtigt, die früher nicht bezahlten Coupons einfach zu ignoriren und ähnlich wie die Tilsit-Insterburger Bahn das verfügbare Reinerträgniss auf den neuesten Coupon zu vertheilen. Welche Praxis ist nun die richtige? Adhue sub judice lis est. Für jede Ansicht existiren Rechtsgutachten. Jedenfalls hat der Handelsminister, um seine Entscheidung in der Angelegenheit ersucht, dieselbe abgelehnt, indem er die Interpellanten an die Gerichte verwies. Es wäre sehr wünschenswerth, dass zur Gründung einer einheitlichen Praxis, die Rechtsfrage in einem speciellen Falle endgültig zum Austrag gebracht würde.

Die Vorlage, betreffend den Bau der Berliner Stadtbahn ist vom Abgeordnetenhause einer Commission zur Vorberathung überwiesen worden. Die Zusammensetzung der Commission sowie die Strömung in den massgebenden Kreisen ist eine solche, dass man die Genehmigung der Vorlage mit Bestimmtheit erwartet. Debatten wird es aber jedenfalls kosten!

Der Verwaltungsrath der Rhein-Nahe-Bahn hat sich an den Reichskanzler wegen Beschaffung der nöthigen Geldmittel zur Legung eines zweiten Geleises gewendet. Auf diese Eingabe ist nunmehr vor Kurzem eine abschlägige Antwort des Reichskanzlers erfolgt, in derselben aber zugleich gesagt, dass bei der Wichtigkeit der Herstellung dieses zweiten Geleises der Preussische Handels-Minister veranlasst werden solle, mit der Bahn dieserhalb in weitere Verhandlung zu treten. Diese Verhandlungen nun sind angeblich ihrem Abschluss nahe und es wird, wie eine wohl mit Vorsicht aufzunehmende Nachricht besagt, als Resultat derselben noch dem gegenwärtig functionirenden Preussischen Landtag eine Vorlage gemacht werden, wonach eine Convertirung der beiden $4^1/_2$ procentigen, vom Staate garantirten Prioritäten in 4 procentige bewirkt werden soll, in der Weise, dass die Garantie-Summe des Staats in ihrer Totalität nicht verändert, sondern nur auf 4 procentige Stücke übertragen wird und die bisher bereits amortisirten Stücke (ca. 240000 Thlr.) bei dieser Convertirung ausser Ansatz bleiben. Es würde also eine relativ höhere Nominalsumme 4 procentiger Prioritäten an Stelle der jetzt coursirenden $4^1/_2$ procentigen ausgegeben werden. Der Cours der 4 proc. garantirten Papiere stellt sich zur Zeit nun aber so, dass bei dieser Operation ca. $^3/_4$ Millionen Thaler gewonnen werden würde, und ungefähr so viel ist angeblich gerade nöthig, um das zweite Geleise auf der Rhein-Nahe-Bahn herzustellen.

Dem Kaufmann J. van Gemmern und dem Civil-Ingenieur A. Vorster zu Münster ist die Genehmigung zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lüdinghausen nach Hamm ertheilt worden.

Die Strecke Dortmund-Lünen der Dortmund-Enscheder Bahn ist am 14. d M. polizeilich abgenommen worden und wird in den nächsten Tagen dem Verkehre übergeben werden.

In Bezug auf das Project einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Hannover und Harburg soll die Linie über Walsrode gewählt und die specielle Bearbeitung der Bauprojecte hierfür angeordnet sein. Bestimmend für diese Entscheidung scheint die Wahrnehmung gewesen zu sein, dass die Linie über Soltau zwar $^1/_2$ Meile kürzer, aber um mehr als 200000 Thaler theurer werden würde, als die Linie über Walsrode. Ausserdem gewährt letztere den Vortheil, dass sie in Verbindung mit einer früher oder später von Gifhorn über Celle nach Verden anzulegenden Eisenbahn die jetzige Route Hannover-Bremen um $1^1/_3$ Meilen abkürzen würde.

Bei dem gegenwärtig stattfindenden Umtausch von Obligationen der Wilhelmsbahn-Gesellschaft gegen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn, Emission von 1873, ist in Frage gekommen, ob sich die Amortisation der Wilhelmsbahn-Obligationen demnächst lediglich auf die nicht zum Umtausch gelangenden Stücke beschränken werde. Wie wir hören, wird diese Frage von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn verneint. Da die Oberschlesische Bahn in die von der Wilhelmsbahn contrahirten Prioritäts-Obligationen nicht als Selbstschuldnerin eingetreten ist, werden die eingetauschten Obligationen durch den Umtausch nicht getilgt, sondern bleiben zur Disposition der Oberschlesischen Bahn, welche durch den Umtausch Inhaberin der Obligationen und insoweit Gläubigerin der Wilhelmsbahn wird. Die Amortisation würde sich hiernach auch auf die convertirten Obligationen erstrecken.

Dem in Maltsch a/O. zusammengetretenen Comité für den Bau einer Eisenbahn von Poln. Lissa über Maltsch nach Striegau ist im Anschlusse an die wegen dieser Strecke früher bereits ertheilte Erlaubniss zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten neuerdings die gleiche Erlaubniss auch für eine Fortführung jener Bahn von Striegau über Rohnstock nach Ruhbank ertheilt worden.

— *k* — **Aus Sachsen.** (Schwarzenberg-Johanngeorgen-

stadt; Steinkohlenversandt aus dem Zwickauer Revier im Jahre 1873; Freiberg-Brüx.)

Die Staatsregierung hat bei der Ständeversammlung beantragt: „Letztere wolle die Erstere ermächtigen, a) den Bau einer Eisenbahn von Schwarzenberg nach der Landesgrenze bei Johanngeorgenstadt auf Staatskosten ausführen zu lassen und b) die zu diesem Bau erforderlichen, zu 2 500 000 Thlr. veranschlagten Kosten aus den verfügbaren Beständen des mobilen Staatsvermögens zu entnehmen." Die Gesammtlänge dieser eingeleisig auszuführenden Bahn beträgt $2,_{34}$ Meilen. Die Linie soll vom Schwarzenberger Bahnhofe aus das Thal des Schwarzwassers und das des Pöhlbaches überschreiten und den zwischen beiden Thälern sich verschiebenden Höhenrücken südlich von Ottenstein durchschneiden, um auf diese Weise wieder in das Schwarzwasserthal zu gelangen. Der Endpunct ist nach Wittigsthal an den Punct gelegt, wo das Schwarzwasser auf Oesterreichisches Gebiet übertritt.

Der Versandt von Steinkohlen aus dem Zwickauer Revier hat auch im Jahre 1873 eine namhafte Steigerung erfahren. Das in dem genannten Jahre von Zwickau durch die Staatseisenbahn beförderte Quantum berechnet sich auf 37 587 850 Centner gegen 34 637 240 Centner im Jahre 1872. Es entspricht dies einer Zunahme des Versandes gegen das vorvergangene Jahr um 2 950 610 Centner oder circa 9 Procent. Die Stärke des Versandes in den einzelnen Monaten war folgende. Es wurden befördert in Wagenladungen à 100 Centner

im Januar	$29\,924,_{3}$	im Juli	$33\,313,_{4}$
„ Februar	$29\,590,_{6}$	„ August	$33\,167,_{4}$
„ März	$32\,177,_{2}$	„ September	$32\,494,_{2}$
„ April	$27\,739,_{7}$	„ October	$33\,661,_{0}$
„ Mai	$32237,_{9}$	„ November	$32\,525,_{4}$
„ Juni	$28\,002,_{0}$	„ December	$31\,044,_{8}$

Dass die Zunahme des Verkehres aus dem Zwickauer Reviere in den practischen Einrichtungen und Anordnungen, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung getroffen hat, eine wesentliche Stütze findet, ist hinreichend bekannt. Zu ihrem nicht geringsten Verdienste aber darf man es nach den vorliegenden Mittheilungen rechnen, dass sie es verstanden hat, zu den Werksverwaltungen ein Verhältniss herzustellen, welches die in anderen Kohlenrevieren regelmässig wiederkehrende Erscheinung eines schroffen Gegenüberstehens der Werksverwaltungen zu der Eisenbahnverwaltung beseitigt hat, und beide Factoren in gegenseitigem guten Einvernehmen und mit dem gleichen Bestreben, stets das nur irgend Mögliche zu leisten und sich gegenseitig Erleichterungen zu bereiten, an dem gemeinsamen Ziele arbeiten lässt. So ist insbesondere erreicht worden, dass während des ganzen verflossenen Jahres im Zwickauer Revier nie Wagenmangel geherrscht hat.

Auf der Sächsischen Strecke der Freiberg-Brüxer Eisenbahn haben auf Antrag der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie die Expropriationen des benöthigten Areals in den Fluren von Berthelsdorf und Weigmannsdorf unweit Freiberg begonnen.

* **Oels-Gnesener Eisenbahn.** Ueber den Stand der Ausführungsarbeiten zur Oels-Gnesener Eisenbahn am Schlusse des Jahres 1873 ist zu berichten, dass derselbe, wenngleich die Inangriffnahme der Ausführung vielfach wegen noch nicht erfolgter oder beanstandeter Genehmigung der Linie einerseits, andrerseits wegen Schwierigkeiten beim Grunderwerb verzögert worden ist, ein der gegebenen Bauzeit völlig entsprechend günstiger und derartiger ist, dass mit aller Zuversicht der Betriebseröffnung im Anfange des Jahres 1875 entgegengesehen werden kann.

Das Terrain war zu mehr als $^3/_4$ des ganzen Bedarfs und nur mit Ausschluss einiger kurzer Strecken, für welche auch bis jetzt die höhere Genehmigung noch nicht erlangt werden konnte, oder für welche die Expropriation beantragt werden musste, aber noch nicht zum Abschluss gelangt ist, in dem Besitz der Eisenbahn-Gesellschaft.

Das Planum war bis auf die Regulirungs-Arbeiten auf eine Länge von rot. 66 Kilometer d. i. ca. 41% der ganzen Länge fertig gestellt. Bewegt waren rot. 1 092 000 Cubicmeter oder 41% der Gesammtmasse.

Von Brücken und Durchlässen sind bereits 90 Stück im Mauerwerk hergestellt und betrug die ausgeführte Mauerwerksmasse rot. 48% der überhaupt hierfür erforderlichen.

Zur Warthebrücke bei Dembno, welche 3 Oeffnungen á $41,_{5}$ und 2 Oeffnungen à 21^{m} weit mit Eisenconstructionen, sowie 6 kleinere gewölbte Oeffnungen à 10^{m} weit erhalten soll, ist die Fundirung der 4 mittleren Pfeiler durch Senkung von je 3 grossen Brunnen und Betonirung derselben bereits zum grössten Theil ausgeführt. Das Material ist zu einem erheblichen Theile angeliefer. Die Eisenconstructionen sind in Bestellung gegeben und sollen im Herbst zur Aufstellung gelangen.

Die Fundirung der Bartschbrücke bei Militsch, welche 5 gewölbte Oeffnungen á 12^{m} weit erhält, ist bei sämmtlichen Mittelpfeilern in der Senkung der Brunnen, bei den Stirnpfeilern in der Herstellung der Betonsohle zwischen Spundwänden beendet.

Das Oberbau-Material ist sämmtlich vergeben und in der Anlieferung begriffen. Am Bahnplanum vorhanden sind bereits 150 900 Stück oder gegen $^3/_4$ der erforderlichen Schwellen und 3 200 000 Kilogr. oder 23% der Schienen nebst einem entsprechenden Theil des Kleineisenzeuges. Weichen und Herzstücke sind ebenfalls bereits zu einem namhaften Theile zur Anlieferung gekommen. Der Bedarf an Kies wird an verschiedenen Stellen in der Nähe der Bahn genommen und mittelst Arbeitszügen direct in das Gestänge eingebracht werden. Für die Bahnhöfe sind die Projecte noch in Bearbeitung begriffen, werden aber binnen Kurzem zur höheren Genehmigung eingereicht werden.

Die Betriebsmittel, und zwar 25 Stück Maschinen, 48 Personen- und 456 Güterwagen sind bereits vor längerer Zeit in Bestellung gegeben und sollen im Laufe des Jahres 1874 zur Ablieferung gelangen.

Wenn somit die schleunigste Fertigstellung der Linie Oels-Gnesen, soweit nur immer möglich, gesichert sein dürfte, so ist doch auch andererseits die Frage wegen einer Weiterführung, welche für die Prosperität der neuen Bahn unbedingtes Erforderniss scheint, nicht ausser Acht gelassen, vielmehr sind die Vorbereitungen dafür derart getroffen, dass sobald die nahe bevorstehende Betriebseröffnung Aussicht auf Erfolg dahin gerichteter Anträge bietet, die entscheidenden Beschlüsse darüber von maassgebender Stelle gefasst werden können.

⊙ **Pfälzische Bahnen.** Am 31. v. Mts. wurde, wie bereits gemeldet, die Bahnlinie Kirchheimbolanden-Alzey (Theilstrecke der Donnersberger Bahn Langmeil-Alzey) mit den Stationen Morschheim und Wahlheim (diese auf Hessischem Gebiete) 2 Mln. lang, dem Verkehr übergeben. Täglich verkehren in jeder Richtung 5 Züge mit einer Fahrzeit von $^1/_2$ Stunde. Fahrpreise: von Kirchheimbolanden nach Alzey II. Cl. 27 Kr., III. Cl. 18 Kr., für Retourbillete: II. Cl. 39 Kr., III. Cl. 27 Kr. Die Fortsetzung nach Langmeil wird erst im nächsten Frühjahre zur Eröffnung gelangen, wo durch dann eine Durchgangslinie von der nordöstlichen Pfalz mit Bingen etc. hergestellt sein wird.

* **Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.** Sowohl dem Polizei-Präsidium als dem Magistrat sind in den letzten Monaten in grosser Zahl Vorschläge zur Erbauung von Pferdebahnen, namentlich im Innern der Stadt, gemacht worden; in manchen Fällen hat es sich dabei nur um einzelne Bahnen, in zweien um ganze Bahnnetze gehandelt. Einer der wichtigsten Vorschläge war das Project der Grossen Pferdebahn-Gesellschaft. Der Vorstand der Gesellschaft ist vom Polizei-Präsidium auf sein Gesuch abschläglich beschieden worden, weil es sich nicht empfehle, einer Gesellschaft alle Pferdebahnen zur Ausführung und zum Betrieb zu überlassen und weil die Grosse Pferdebahn-Gesellschaft in der nächsten Zeit noch eine grosse Zahl von Bahnen zu erbauen habe und befürchtet werden müsse, dass sie nicht im Stande sein werde, noch andere Bahnen schnell genug auszuführen. Wie wir indessen aus zuverlässiger Quelle vernehmen, wird die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn Gesellschaft die Concession für solche Linien, welche eine Vervollständigung des bereits genehmigten Netzes bilden, erhalten. Als solche sind aber die meisten der in Rede stehenden Linien im Innern der Stadt zu betrachten.

* **Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn.** Die Direction der Lundenburg-Grussbacher Bahn ist mit der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin übereingekommen, dass letztere durch sechs Monate, das ist bis Ende Mai dieses Jahres, den Betrieb auf der Strecke Neusiedl-Zellerndorf pachtweise gegen Entgelt der rechnungsmässig nachgewiesenen Kosten führen wird, um dann erst auf Grund der gewonnenen Erfahrungen einen auf längere Zeit bindenden Vertrag abzuschliessen. Deshalb ist die Neusiedl-Zellerndorfer Bahn bis auf Weiteres als eine selbstständige, von der Lundenburg-Grussbacher Bahn getrennte Linie sowohl bei den Einnahmen als bei den Ausgaben zu behandeln.

* **K. K. priv. Böhmische Westbahn.** Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn hat sich laut Sitzungsbeschluss vom 30. December v. J. bestimmt gefunden, an die Stelle des bisherigen zum Centraldirector der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn ernannten General-Secretärs, Herrn Dr. Eduard Sochor, den Central-Inspector der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Herrn Dr. Angelo Kuh, zum General-Secretär der Gesellschaft zu ernennen.

Personalnachrichten.

Reichseisenbahnen. Der Eisenbahn-Telegraphen-Inspector Emil Hieronymi ist zum Eisenbahn-Telegraphen-Ober-Inspector ernannt und dem Rendanten der Hauptcasse der Reichseisenbahnen Ferdinand Mielert zu Strassburg der Character als Rechnungs-Rath verliehen worden.

Preussen. Der in der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums beschäftigte bisherige Gerichts-Assessor Georg Sombart ist zum Regierungs-Assessor, das technische Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Commission (Oberschlesische) zu Glogau, bisherigen Baurath Heinrich Rampoldt, zum Regierungs- und Baurath ernannt worden.

Ausland.

* **Schweizerische Nordostbahn.** Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 30. December nach Einsicht der approximativen Jahresergebnisse von 1873 die Jahresdividende für die Actionäre auf 8 Procent festgesetzt; in den Erneuerungsfonds werden 3000 Fr. per Kilometer oder im Ganzen 630 000 Francs eingelegt, derselbe schliesst auf Ende dieses Jahres mit 2 282 674 Fr.; der Saldoübertrag der Betriebsrechnung auf nächstes Jahr beziffert sich auf 283 740 Fr., ungefähr gleich hoch wie seiner Zeit in der approximativen Jahresrechnung für 1872. Ferner wurde ein Antrag der Direction genehmigt, Kapitalbeiträge und ähnliche Leistungen, welche der Nordbahn für den Bau neuer Linien à fonds perdu gewährt werden, gleich den Zinsgewinnen auf Subventionsdarleihen in den Reservefonds zu legen, letzterer stellt sich mit Ende 1873 auf 1 564 239 Fr.

— *st* — **Gotthardbahn.** (12. Monatsbericht.) I. Grosser Tunnel. Am 30. November 1873 waren hergestellt:

Nordseite (Göschenen)		
am Richtstollen	$521,_0$	lauf. Meter
an der Erweiterung desselben	$410,_0$	„ „
Südseite (Airolo)		
am Richtstollen	$527,_0$	„ „
an der Erweiterung desselben	$270,_0$	„ „
am Gewölbmauerwerk	$145,_0$	„ „
am östlichen Widerlager	$101,_0$	„ „
am westlichen Widerlager	$141,_6$	„ „
am Entwässerungscanal	$115,_3$	„ „

durchschnittlich waren dabei 1092 Arbeiter beschäftigt.

Auf der Nordseite war das vom Richtstollen im Monat November durchfahrene Gestein gleichmässig granitischer Gneiss, mit Lagern von schieferigen Gneiss und Glimmerschiefer. Wasserzudrang fand keiner statt, nur die schieferigen Parthien waren feucht. Die Temparatur in einer Tiefe des Tunnels von 520^m war $15,_3{}^0$, bei einer äusseren von $2,_3{}^0$. 6 zugleich arbeitende Bohrmaschinen Dubris und François lieferten im Durchschnitt einen täglichen Fortschritt von $2,_5{}^m$

Auf der Südseite traf der Richtstollen abwechselnd granathaltigen Glimmerschiefer und Hornblendeschiefer, durchzogen mit vielen Spalten und Adern von Feldspath, Quarz und Kalkspath. Eine der letzteren ist deshalb merkwürdig, weil man darin gediegenes Gold, freilich in sehr geringer Menge, gefunden hat. Dieses Metall bildete dünne, gezähnte Blättchen, eingeschlossen in durchscheinenden Krystallen von Kalkspath, welche von kleinen Quarzkrystallen begleitet waren. Der Kalkspath enthielt auch Krystalle von Schwefelkies, theilweise in Brauneisenstein umgebildet und schien nach dem ersten Versuche goldhaltig zu sein. Weitere, an einer beträchtlichen Menge von Bruchstücken dieser Ader angestellte Versuche auf Gold blieben jedoch erfolglos. Der Zudrang des Wassers war von allen Seiten des Stollens sehr bedeutend und erreichte 196 Liter per Secunde. Die Temparatur im Stollen betrug $10,_8$— $13,_3{}^0$, bei einer äusseren von $7,_6$—$5,_3{}^0$. Mit 6 zugleich arbeitenden Bohrmaschinen Dubris und François wurde im Durchschnitt ein täglicher Fortschritt von $1,_{703}{}^m$ erzielt, welch verhältnissmässig geringes Resultat theils dem noch unregelmässigen Gange der neuen Compressoren, theils dem bedeutenden Wasserzudrange zugeschrieben werden muss.

II. Tessinische Thalbahnen. Die Arbeiten in sämmtlichen Sectionen haben, des fortwährenden Regens wegen, nicht den gewünschten Fortgang genommen. Am Tunnel von Mendrisio (Coldrerio) konnte mit dem Weiterbau des Stollens noch nicht wieder begonnen werden, da die erforderlichen Entwässerungarbeiten nur langsam und mit viel Schwierigkeiten vor sich gehen. In Anbetracht des kurzen Vollendungstermins und der Hindernisse, die dieser Tunnel verursacht, hat die Direction beschlossen, dessen Länge von 475 auf 150 Meter zu reduciren und dafür die Voreinschnitte zusammen um 325 Meter zu verlängern; dieselben erhalten nun eine Maximaltiefe von 22, beziehungsweise 25 Meter.

Jurabahnen. Nach dem „Jura" sind die Arbeiten an dem Stück Delsberg-Basel von der Gesellschaft der Jurabahnen an zwei Unternehmer vortheilhaft vergeben worden. Die Linie soll bis Ende Mai 1875 dem Betrieb übergeben werden können.

— *H.S.* — **England.** (Der neue Eisenbahn-Gerichtshof) Das erste Urtheil, welches der neue Gerichtshof gefällt, wurde am 6. d. M. veröffentlicht. Der Kläger, Herr Goddard, Spediteur der South-Western Eisenbahn, behauptete, dass die Eisenbahngesellschaft die Agenten Herr Chaplin und Horne in ungehöriger Weise hinsichtlich des Rabattes bevorzugt hätte, der den Spediteuren für die Annahme und Ablieferung der Güter dort gegeben wird, wo dieser Dienst von der Compagnie nicht selbst eingerichtet ist. Der Gerichtshof entschied zu Gunsten des Klägers und ordnete an, dass die Compagnie in ihren Rechnungen streng zu unterscheiden habe zwischen Kosten des Transportes auf der Linie und Spesen für Zufuhr und Auslieferung der Güter, so dass das Publicum in die Lage versetzt sei, die Forderungen der Compagnie für diese Spesen mit denen der Spediteure zu vergleichen. Es ist dieses Gesetz von grosser Wichtigkeit, da es nunmehr den Spediteuren möglich ist, mit den Eisenbahngesellschaften in der Expedition der Güter zu concurriren, was schliesslich zum Herabsetzen dieser Spesen führen wird. Das Gesetz wird vermuthlich auf alle Eisenbahngesellschaften Grossbritanniens ausgedehnt werden und das Publicum nicht mehr im Dunkeln über die eigentlichen Frachtbeträge und die Nebenspesen sein.

Literatur.

— *st.* — **Die Bedeutung des Hafens von Triest für Oesterreich.** Der rühmlichst bekannte Oberingenieur Rziha hat über dieses Thema im Deutschen polytechnischen Verein zu Prag einen Vortrag gehalten, der inzwischen als Separatabdruck aus den „Technischen Blättern" erschienen ist. Wir können uns nicht versagen daraus Einiges hier wiederzugeben:

Der Hafenplatz Triest hat für Oesterreich eine zweifache Bedeutung, eine politische und eine commercielle, wovon der Verfasser aber vorzugsweise die letztere hervorhebt. Zur Beurtheilung des Werthes von Triest muss man dessen Beziehungen zum Welthandel und zum Handel Oesterreichs betrachten. Zu ersterer Betrachtung werden die heutigen Mittel des Weltverkehrs geschildert, der Umfang des Welthandels in Ziffern ausgedrückt und die Geschichte der Wege des Welthandels in Kurzem dargestellt. Alsdann wird auf die Wichtigkeit der Schifffahrt hingewiesen und gezeigt, dass die Cultur- und Handelsgrösse eines grossen Staates an den Besitz eines verhältnissmässigen Antheils von „Küste" geknüpft ist. Es kann daher Oesterreich seine selbstständige Stellung als Culturstaat, als massgebendes Kettenglied im Welthandel und als Grossmacht nur bewahren, wenn es seine ohnedem verhältnissmässig geringe Küstenlänge nicht nur festhält, sondern ihr in entsprechender Weise eine erhöhte Bedeutung verleiht. Durch seine Lage am Adriatischen Meere hatte Triest von jeher grosse Bedeutung für den Welthandel, besonders für den Verkehr mit dem Orient, welche neuerdings, namentlich seit der Durchstechung der Landenge von Suez, sich wesentlich erhöht hat. Triest ist heute vollkommen berechtiget die Rolle des einstigen Venetianischen Handels zu einem grossen Theile aufzunehmen. Was seine Stellung zum Handel von Gesammt-Oesterreich betrifft, so wird durch statistische Tabellen nachgewiesen, dass der Aufschwung, den der Handel von Triest in neuerer Zeit genommen hat, parallel mit dem Handelsaufschwunge Oesterreichs und der Entwickelung dessen Eisenbahnnetzes gegangen ist. Dabei tritt aber die merkwürdige Thatsache hervor, dass wenn auch die Aus- und Einfuhr Triest's absolut gestiegen, die Einfuhr in Colonialwaaren und Südfrüchten via Triest gefallen ist, während solche via Deutschland nach Oesterreich ausserordentlich zugenommen hat. Speciell in Kaffee hat die Einfuhr via Triest in den letzten 9 Jahren stagnirt, sich aber via Deutschland in dieser Zeit verfünffacht; ebenso fiel der Handel von und nach der Schweiz. Während der Gesammthandel von Triest mit dem Ausbau des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes zunimmt, steigt der Colonialwaarenhandel (Einfuhr) Oesterreichs via Deutschland stärker, als das Wachsthum der Deutschen Eisenbahnen und er bleibt zurück gegen das Wachsthum der Oesterreichischen Eisenbahnen; die Deutschen Eisenbahnen erobern also das Handelsgebiet in Oesterreich im höheren Grade, als die vaterländischen Eisenbahnen. Als schädliche Ursachen für diese Thatsachen werden hauptsächlich mangelhafte Handelsbeziehungen, die Isolirung der Dalmatinischen Häfen und die ungenügende Eisenbahnverbindung Triest's mit dem Reiche bezeichnet. Zur Abhilfe des letztgenanten Uebelstandes tritt die Erbauung der Predillinie, der Tauernlinie nach Salzburg und der Arlbergbahn als eiserne Nothwendigkeit heran. Schliesslich wird durch Zahlenbelege der Wirthschaftswerth der Eisenbahnen dargethan und die Ansicht widerlegt als ob in Oesterreich der Bahnbau der Wirthschaftskraft entsprechend schon genügend oder gar überreich entwickelt wäre.

Technisches.

— *H.S.* — **Bessemerschienen.** Im Jahre 1857 wurde auf dem Bahnhofe zu Derby die erste Bessemerschiene in eines der Hauptgeleise eingelegt, dieselbe dauerte bis Mitte 1873. In der Zeit wurde sie täglich von mindestens 250 Zügen befahren und ca. ebensoviel leeren Locomotiven, so dass die enorme Zahl von etwa $1^1/_4$ Millionen ganzer Eisenbahnzüge und $1^1/_4$ Millionen einzelnen Locomotiven über sie passirten, ehe sie unbrauchbar wurde.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.

Lieferung des eisernen Oberbaues zu dem Remsviaduct bei Neustadt der Waiblingen-Baknanger Eisenbahn.

Für den im Baubezirk Waiblingen auszuführenden Remsviaduct mit vier Oeffnungen à 55,5 Meter Lichtweite ist der eiserne Oberbau im Gesammtgewicht von ca.

13 800 Ctr. Schmid- und Walzeisen und
700 „ Gusseisen zu liefern

und aufzustellen.

Mit der Aufstellung ist am 1. December 1875 zu beginnen und muss dieselbe spätestens bis 1. September 1876 vollendet sein.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Bureau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen unter Angabe des Preises pro Ctr. Schmied- und Walzeisen und pro Ctr. Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues spätestens

bis 5. Februar d. J.

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 14. Januar 1874.

Königl. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Königl. Württemb. Staats-Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Anschaffung von 220 Tragfedern für Güterwagen, 270 Tragfedern für Personenwagen und 300 Spiralfedern für Buffer, sowie ferner von 8000 Gummiringen für Buffer und 550 Gummiringen für Nothketten. Je die eine Hälfte dieser Lieferungen ist bis spätestens den 25. März und die andere Hälfte bis spätestens den 25. April d. J. in unserer Werkstätte zu Canstatt abzuliefern.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können von unserem Secretariat bezogen werden.

Gefällige Offerte, in welchen der Preis franco Canstatt und zwar für die Gummiringe pro Stück (und nicht pro Gewicht) anzugeben ist, sind bis spätestens den **6. Februar d. J., Abends 5 Uhr,** versiegelt und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Wagenbestandtheilen“

versehen, unserem Secretariate zuzustellen.

Stuttgart, den 15. Januar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.
I. V.: Oberfinanzrath Böhm.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 7. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Retelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 28. Januar 1874. (Schluss der Nummer: 27. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die einer industriellen Firma in Nagy-Surany concessionirte und für deren Privatgebrauch bestimmte secundäre Bahn von Tot-Megyer (Station der südöstlichen Linie Wien-Pressburg-Neuhäusel Pest u. s. w. der Oesterreichischen Staats Eisenbahn-Gesellschaft, westlich Neuhäusel gelegen) nach Nagy-Surany, $1_{,05}$ Meilen = $7_{,88}$ Kilometer lang, ist in den Besitz der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen und am **15. Januar d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Stationen dieser Bahn sind Tot-Megyer und Nagy-Surany.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 21. Januar 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Entwurf
eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen,

bearbeitet vom Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich.

(Fortsetzung aus No. 6.)

Concessionirung der Eisenbahnen.
(§. 2 bis 8.)

a. Ertheilung der Concession.

Bei der Concessionirung der Eisenbahnen kann von zwei verschiedenen Gesichtspuncten ausgegangen werden:

1) Es können Normativbedingungen aufgestellt werden, bei deren Erfüllung die Concession jedem Bewerber von Rechtswegen ertheilt werden muss, sodass unter mehreren Bewerbern lediglich die Priorität entscheidet.

2) Die Ertheilung der Concession kann von einer Prüfung vom Standpunct des öffentlichen Interesses aus, sowohl bezüglich der Anlage selbst, als bezüglich der Person des Unternehmers abhängig gemacht werden.

Bei Aufstellung von Normativbedingungen würde der Betrieb der Eisenbahnen der Ausübung eines Gewerbes gleichgeachtet und der Grundgedanke der Reichs-Gewerbeordnung, welche die Ausübung der Gewerbe im Allgemeinen von der Genehmigung der Staatsbehörde befreit, auf die Eisenbahnen angewendet werden.

Bei den Gewerben indessen findet die Regulirung des Absatzes der Producte am Markt statt, wo Producenten und Consumenten im Allgemeinen einander unabhängig sich gegenüber treten und steht die Gewerb-

thätigkeit sowie die Einrichtung der gewerblichen Anlagen unter dem regulirenden Einfluss der freien Concurrenz, sodass der Unternehmungsgeist sich den wirthschaftlichen Bedürfnissen ohne Eingreifen der Staatsregierung am besten anpassen wird. Die Leistungen der Eisenbahnen dagegen sind örtlich und durch das Bedürfniss bestimmter Transportinteressenten begrenzt, die allein auf sie angewiesen sind. Sie müssen zugleich die nothwendige Verbindung nach andern Orten über ihren Bereich hinaus nach bestimmten gegebenen Forderungen des Verkehrs herstellen. Die Zweckmässigkeit der Anlage der Bahnen nach den gegebenen örtlichen Verhältnissen und bestimmten Forderungen des Verkehrs ist daher das Entscheidende für ihren wirthschaftlichen Nutzen.

Würde der Bahnbau jedem Unternehmer nach Erfüllung gewisser Normativbedingungen freigegeben, so würde diese Regelung des Concessionswesens voraussichtlich sofort zu zahllosen Concessionsanträgen der bestehenden Eisenbahngesellschaften, sowie neuer Unternehmer führen, bei welchen die Zweckmässigkeit und Solidität der Anlagen die Nebensache, die Priorität die Hauptsache sein würde. Namentlich würde die passende Zusammenfügung der Eisenbahnlinien, welche, wie oben betont, für die einheitliche Betriebsleitung der Bahnen unumgänglich ist, gefährdet und wesentlich erschwert werden. Da ferner die Anlagekosten der Bahnen unabhängig von der Grösse des zu erwartenden Verkehrs auf sehr bedeutende Beträge aufsteigen, so würde — anders als bei den gewerblichen Anlagen, deren Grösse und Anlagekosten regelmässig nach dem Absatz sich richten — das beliebige, lediglich durch das finanzielle Interesse der Unternehmer dictirte planlose Nebeneinanderlegen von Eisenbahnen zu unwirthschaftlicher Verschwendung des National-Vermögens führen. Aus diesen Gründen kann kein anderer, als der Standpunct des öffentlichen Interesses für die Genehmigung der Bahnanlage wie für die Auswahl unter mehreren Bewerbern massgebend sein.

Es erscheint nicht möglich, durch allgemeine gesetzliche Vorschriften den Ausbau des Deutschen Eisenbahnnetzes in einer den Verkehrsinteressen unbedingt entsprechenden Weise zu regeln. Die richtige Abwägung der Verkehrsinteressen muss vielmehr hauptsächlich von der zustehenden Behörde bei umsichtiger und unparteiischer Handhabung des Eisenbahn-Concessionswesens erwartet werden.

Besondere Schwierigkeiten ergibt die Frage, ob und innerhalb welcher Grenzen die Prüfung der Staatsregierung, ausser auf die Auswahl der Person des Bewerbers sich auch auf die Sicherstellung der soliden materiellen Begründung des Unternehmens zu erstrecken hat, insbesondere ob, was die Actiengesellschaften betrifft, die Feststellung der Höhe des Anlagecapitals, sowie die Zusammensetzung des verantwortlichen bau- und betriebsleitenden Vorstandes der Gesellschaft, von der Genehmigung der Staatsregierung abhängig gemacht werden soll. Sollte die finanzielle Grundlage der Bahnen schon bei der Concessionirung gesichert werden, so müsste das Anlagecapital genau festgestellt, dessen zweckmässige Verwendung controlirt und die Rentabilität der Bahn in sicherer Weise ermittelt werden. Es muss indessen von vornherein negirt werden, dass eine zuverlässige Rentabilitäts-Berechnung vorher aufgestellt werden kann. Sowohl die Grösse des Verkehrs, die Höhe der Tarife und somit die Höhe der Rein-Einnahmen, als das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen sind durchaus ungewisse Factoren, die in ihrer Wechselwirkung sich jeder zuverlässigen Berechnung entziehen. Es ist eine bekannte Thatsache, dass bei der Anlage grosser, jetzt als solide und sehr gut rentirend allgemein anerkannter Bahnen (es mag an Köln-Minden und die Oberschlesische Bahn erinnert werden) die Rentabilität in grosse Zweifel gezogen wurde, und dass Bahnen, auf anscheinend guten Verkehrsbeziehungen gebaut, finanziell nicht prosperiren konnten. Dazu kommt, dass spätere Ereignisse, der Bau von Concurrenzbahnen, unerwarteter Aufschwung der Montan-Industrie oder anderer Gewerbthätigkeit, welcher den Verkehr besser alimentirt als zunächst erwartet werden konnte, die ersten Berechnungen zum finanziellen Vortheil oder Nachtheil der Bahnen illusorisch machen kann und vielfach gemacht hat.

Nicht wesentlich anders liegt es mit der Ermittelung der Anlagekosten einer Bahn, welche stets auf ungefähren Schätzungen beruhen muss. Der Preis des Grund und Bodens, namentlich in industriellen und dicht bevölkerten Gegenden, die Höhe des Arbeitslohnes, der Preis der Materialien und Betriebsmittel, die Kosten der Erdarbeiten auf ungünstigem Terrain schwanken für die unumgänglich nothwendige Reihe der Baujahre stets in nicht unerheblichem Maasse; gerade die Erfahrungen der letzten Zeit lassen die Vorausberechnungen unsicherer erscheinen als je. Jeder Bau einer Bahn muss daher als ein Unternehmen mit grösserem oder geringerem Risico anerkannt werden. Vor diesem Risico kann das Publicum, welches sich an Eisenbahnunternehmungen betheiligt, nicht dadurch geschützt werden, dass die Feststellung des Anlagecapitals unter Mitwirkung der Saatsregierungen erfolgt, welche der unsicheren Factoren in den Anlagekosten der Bahnen ebenso wenig Herr sind, als der Unternehmer selbst. Im Gegentheil wird die Mitwirkung der Regierung bei dem Publicum leicht die irrige Meinung von der unbedingten Zuverlässigkeit der aufgestellten Voranschläge erzeugen können.

Vorkommnisse der letzten Jahre bei der Bildung neuer Eisenbahn-Actiengesellschaften haben die öffentliche Aufmerksamkeit insbesondere auch auf zwei Puncte gelenkt, welche leicht die solide finanzielle Grundlage der Gesellschaften beeinträchtigen. Einmal kann das Gesellschaftscapital durch Ausgabe von Stammactien unter pari offen oder verschleiert (durch Vermittelung der General-Entreprise und Hingabe der Actien in Zahlungsstatt unter Berechnung eines niedrigeren Courses) über die nothwendigen Anlagekosten hinaus künstlich erhöht werden. Ferner können die ersten Unternehmer nach Abschluss der Vorarbeiten sich von der neu zu bildenden Gesellschaft Vortheile lediglich für die Abtretung ihrer Rechte oder der ertheilten Zusicherungen versprechen zu lassen. In beiden Fällen wird selbstverständlich der Werth der Actien später verringert erscheinen und die Actionäre werden benachtheiligt werden, wenn die Verhältnisse zwischen der Gesellschaft und den Unternehmern zunächst der Beurtheilung des Publicums entzogen werden. Vorkommnisse dieser Art sind indessen nicht der Bildung der Eisenbahn-Actiengesellschaften eigenthümlich, sondern Unregelmässigkeiten und Missstände, welche die Entwickelung des Actienwesens überhaupt mit sich führt. Es liegt daher kein Anlass vor, zur Verhütung dieser Missstände besondere gesetzliche Bestimmungen für Eisenbahn-Actiengesellschaften zu treffen. Vielmehr wird in Erwägung gezogen werden müssen, ob jene Uebelstände Erscheinungen in einer Epoche besonderen und aussergewöhnlichen Aufschwungs des Unternehmungsgeistes sind, die mit dem Zurückgehen des letzteren selbst durch das vorsichtigere Verhalten des Publicums ungefährlich werden, oder ob das Gesetz über die Actiengesellschaften im Allgemeinen einer Ergänzung und Aenderung in diesem Puncte zu unterwerfen sein wird, namentlich eine genauere öffentliche Darlegung des Verhältnisses der Begründer einer Actiengesellschaft zu letzterer und eine strengere Haftung ersterer für ihre Angaben oder für den Werth der von ihnen eingeworfenen Gegenstände etc. zu erfordern ist.

Dieser Auffassung entsprechend kann auch eine Bestimmung über die Verausgabung von Obligationen durch Eisenbahn-Actiengesellschaften nicht zur Aufnahme in das Gesetz empfohlen werden, da die Eisenbahngesellschaften in diesem Puncte der allgemeinen Gesetzgebung über die Ausgabe von Inhaberpapieren unbedenklich unterworfen werden können. Namentlich würde eine besondere Sicherung des Publicums auch in einer Bestimmung derart nicht gefunden werden können, dass das Anlagecapital der Eisenbahngesellschaften nur durch Stamm- (resp. Stamm-Prioritäts-) Actien, nicht durch Obligationen auf den Inhaber aufgebracht werden darf.

Das Zugeständniss der Verausgabung von Prioritäts-Obligationen kann den Eisenbahngesellschaften während des Baues der Bahn zu ihrer Existenz nöthig werden, ohne dadurch die Verwaltung der Unsolidität zeihen zu können. Die Beurtheilung hierfür wird bei den Eisenbahngesellschaften wie zur Zeit überall nach Massgabe der Bestimmungen der Landesgesetze im einzelnen Fall stattfinden müssen.

Nach dem Resultat dieser Erwägungen erscheint die Mitwirkung der Staatsbehörden zur materiellen Sicherstellung der Eisenbahn-Actiengesellschaften im Interesse des Publicums nicht rathsam.

Es wird sogar in vielen Fällen constatirt werden müssen, dass den Actionären und den Unternehmern die Rentabilität der Bahn nicht in erster Linie steht, dass sie vielmehr die Existenz der Bahn auch mit grossem Risico ihrerseits wünschen müssen. Es trifft dies bei Landschaften, die der Bahnen noch vollständig entbehren und deren Verkehrsverhältnisse zur Rentabilität an sich schwerlich genügen, mehrfach zu. Auch bestehende Gesellschaften haben sich vielfach für den Bau von Bahnen zum Anschluss an Orte in ihrem Bereich entschlossen, obschon deren geringe Rentabilität von vornherein übersehen werden konnte.

Es wird indessen die Frage aufzuwerfen sein, ob das allgemeine Verkehrsinteresse die solide finanzielle Lage der Gesellschaften erfordert. Das Interesse des Staates geht dahin, dass die Eisenbahn gemäss der Concession ausgebaut und den Anforderungen des Verkehrs und der Sicherheit des Betriebes entsprechend ausgerüstet werden. Zur Geltendmachung dieses Interesses muss dem Staate ein gesetzliches Zwangsrecht zu Gebote stehen, welches vollständig wirksam ausgeübt werden wird, wenn der Concessionär dem Staate eine angemessene Caution für die Erfüllung seiner Verpflichtungen stellt. Als solche kann nach den vorliegenden Erfahrungen fünf Procent des Anlagecapitals der zu erbauenden Bahn angesehen werden.

Uebrigens muss der Staat den Zwang nöthigenfalls durch Entziehung der Concession und Enteignung geltend machen können. Das Aufsichtsrecht des Staates zur Sicherung des Verkehrsinteresses der Bahn während des Betriebes ist durch die im Gesetzentwurf aufgenommenen speciellen Bestimmungen gesichert.

Der Gesetzentwurf macht die Bildung der Eisenbahn-Actiengesellschaften aus diesen Gründen von der Feststellung des Anlagecapitals resp. des Gesellschaftscapitals und von der Genehmigung der Statuten überhaupt durch die Staatsbehörden nicht abhängig. Die Eisenbahn-Actiengesellschaften unterliegen vielmehr in der Errichtung und in ihrer rechtlichen Stellung lediglich den Bestimmungen des Gesetzes über die Actiengesellschaften; ihre besonderen Verpflichtungen gegenüber dem Staate, aus der Natur des Betriebes, werden durch den Gesetzentwurf und die Concessionsurkunde geregelt.

Die Concessionsurkunde ist die lex specialis für die einzelne Eisenbahn resp. für die Eisenbahngesellschaft innerhalb der Grenzen des Eisenbahngesetzes und kann gerechter Weise andere Verpflichtungen

dem Unternehmer nicht auferlegen, als durch das Eisenbahngesetz oder andere Gesetze begründet sind.

b) Behörde für die Ertheilung der Eisenbahnconcession.

Gemäss dem oben dargelegten Grundsatze, dass dem Reiche die unmittelbare Einwirkung auf das Eisenbahnwesen zustehen muss, muss die Concessionirung der neuen Bahnen nach der übereinstimmenden Meinung der Verwaltungen dem Reiche zustehen.

Da nach der Organisation des Deutschen Reichs der Bundesrath über die zur Ausführung der Bundesgesetze erforderlichen allgemeinen Anordnungen und wichtigen Verwaltungsmassregeln zu beschliessen hat, und der Bau von Bahnen in den einzelnen Bundesgebieten dem allgemeinen Verkehrsinteresse dienen soll, ist der Beschluss des Bundesrathes zum Bau und Betrieb der Bahnen im Entwurf als erforderlich vorgesehen.

Auf Grund des Beschlusses des Bundesrathes ist die Kaiserliche Concession zu ertheilen.

Den einzelnen Landesregierungen muss vor der Beschlussfassung Gelegenheit gegeben werden, die Interessen der Bundesstaaten bezüglich des Baues der Bahnen zur Geltung zu bringen. Es erscheint nicht erforderlich, besonders im Gesetz auszusprechen, dass zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn für Rechnung eines Bundesstaates es der Zustimmung der Landesvertretungen nach Massgabe der Verfassungen der einzelnen Bundesstaaten bedarf.

Der Bundesrath hat dem verfassungsmässigen Beschlusse der Bundesregierungen zur Anlage und zum Betriebe von Eisenbahnen seine Zustimmung zu geben.

Es wirft sich hierbei die Frage auf, ob es nicht mit Rücksicht auf Art. 41 der Reichsverfassung nothwendig und wünschenswerth erscheint, den Bau der Bahnen im Deutschen Reiche durch Bundesgesetz, somit unter Zuziehung des Reichstags, festzusetzen. Gegenüber den Nachtheilen, die bei der gegenwärtigen Zerstückelung des Deutschen Eisenbahnnetzes evident hervorgetreten sind und den Bedenken der Concessionirung an einzelne Bewerber, wie sich dieselben melden, erscheint es von Wichtigkeit, dass die Concessionirung der verschiedenen Linien möglichst planmässig geschieht und kann für wünschenswerth erachtet werden, dass unter Zuziehung der gesetzgebenden Factoren das auszubauende Netz der Eisenbahnen festgestellt wird. Die Frage nach der Person der Unternehmer würde demnächst nach Festsetzung des Netzes durch Bundesgesetz vom Bundesrath zu entscheiden und die Concession der einzelnen Linien nach Massgabe der Beschlüsse des letzteren dem Bewerber vom Kaiser zu ertheilen sein.

Bei der Schwierigkeit der Berathung derartiger, vielfach technischer und localer Fragen im Reichstag und der Verzögerung der Verhandlungen, welche durch Erlass eines Bundesgesetzes in der Ertheilung der Concessionen verursacht würden, erscheint indessen der Beschluss der obersten Verwaltungsbehörde des Reichs in diesen Fragen vorzuziehen.

c. Publicität der Concessionsverhandlungen.

Als ein wesentliches Erforderniss zur richtigen Handhabung des Concessionswesens der Eisenbahnen muss es angesehen werden, den Anträgen und Verhandlungen darüber die möglichste Publicität und Allgemeinheit zu geben.

Es steht, abweichend von der in den meisten Bundesstaaten bisher geübten Praxis, ein Hinderniss nicht im Wege, die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten zum Zweck der Einwirkung einer Eisenbahn-Concession, jedem Bewerber, welcher Sicherheit wegen der den Grundbesitzern etwa entstehenden Beschädigungen und Kosten stellt, für bestimmte Zeit zu ertheilen.

Nur auf diesem Wege kann die umfassendste Uebersicht über die verschiedenen möglichen Linien, sowohl vom Standpunct des Verkehrs als der technischen Ausführbarkeit, als Grundlage für die Concessionsertheilung gewonnen werden; ebenso kann nur dadurch die Unpartheilichkeit beim Vorhandensein mehrerer Bewerber gewahrt werden.

Um letztere möglichst einzuhalten, wird volle Publicität beobachtet werden müssen und somit in jedem Falle sowohl von der ertheilten Erlaubniss zu Vorarbeiten, resp. von dem Beschluss der Landesregierung, solche zu veranlassen, so wie von der Versäumung der gestellten Frist resp. von Einstellung derselben durch die Landesregierung, im Reichsanzeiger eine entsprechende Publication zu erlassen sein.

Ebenso ist demnächst die ertheilte Concession im Reichsgesetzblatt zu veröffentlichen und von der Versagung der Concession dem Unternehmer unter Mittheilung der Gründe Kenntniss zu geben.

d. Uebertragung der Concession und Veränderungen im Anlage-Capital.

Ebenso wie die Ertheilung der Concession von der Prüfung vom Standpunct des öffentlichen Interesses aus abhängig zu machen ist, so muss es auch zur Uebertragung der concessionsmässigen Berechtigung zum Bau wie zum Betriebe einer Eisenbahn von dem concessionirten Unternehmer auf einen anderen, der Genehmigung des Bundesraths bedürfen.

Es kann hierbei allerdings hervorgehoben werden, dass die Lage des Eisenbahnnetzes im Deutschen Reiche bei seiner, den Verkehr beeinträchtigenden Zerstückelung die Erleichterung der Fusionen erfordert und dass aus diesem Gesichtspuncte das Erforderniss der Genehmigung der Staatsbehörde für Verständigungen der Verwaltungen untereinander über gemeinschaftliche Ausführung des Bahnbetriebs als eine Erschwerung erscheint, welche das allgemeine Verkehrs-Interesse schädigen kann.—

Unzweifelhaft wird jedoch erwartet werden können, dass die Staatsbehörde der Uebertragung der Concessionen, soweit sie im öffentlichen Interesse liegt, ihre Genehmigung nicht versagen wird, wogegen es andererseits im Verkehrs-Interesse liegen kann, die Uebertragung der Concession im einzelnen Fall zu untersagen.

Die einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfs, bezüglich der Concessionirung der Eisenbahnen beziehen sich den vorstehenden Ausführungen entsprechend auf die Frage, durch wen die Concession zur Anlegung der Eisenbahnen zu ertheilen ist (§ 2), auf die Erlaubniss zu den Vorabeiten (§ 3), den Concessions-Antrag und seinen Inhalt (§ 4), die Begutachtung desselben (§ 5), die Concessions-Urkunde (§ 6), deren Uebertragung (§ 7) und die Entziehung der Concession (§ 8).

Die einzelnen Bestimmungen geben zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

§ 2.

Bezüglich des Baues der Bahnen für Rechnung des Reichs ist lediglich auf den Art. 41 der Reichsverfassung Bezug genommen, welcher bestimmt:

„Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung des Bundesgebiets oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Bundesgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahn durchschneidet, unbeschadet der Landeshoheitsrechte für Rechnung des Bundes angelegt etc. werden."

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche für die Reichsbehörde bei der gleichzeitigen Ausübung des Aufsichtsrechts über die Eisenbahnen und den Betrieb von Reichs-Eisenbahnen entstehen können, darf man sich nicht verhehlen, dass die weitere Ausdehnung des Reichseisenbahnnetzes die unparteiische Stellung des Reichs im Eisenbahnwesen möglicherweise alteriren würde und dass in diesem Sinne die Beschränkung des Baues von Reichsbahnen auf den Fall des Bedürfnisses zu Landes-Vertheidigungszwecken dringend wünschenswerth ist.

Von dem Vorschlag einer anderweiten Bestimmung indessen, als die Reichsverfassung enthält, ist abgesehen.

§ 3.

Die Ertheilung der Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten ist den Landes-Regierungen, in deren Gebiet die Eisenbahn erbaut werden soll, übertragen, weil es sich dabei lediglich um das Verhältniss zu den Grundbesitzern und die Beschädigung der Felder etc. handeln kann, über welche die nahe stehenden Landesbehörden am besten entscheiden werden.

Es ist indessen der nothwendige Zusammenhang mit der Reichsbehörde durch die Bestimmung aufrecht erhalten, dass letztere in laufender Kenntniss von der Ertheilung der Erlaubniss zu den Vorarbeiten zu erhalten ist und dass die entsprechenden Publicationen in dem Organe des Reichs zu erlassen sind.

§ 5.

Bei der grossen Wichtigkeit, welche die Ertheilung der Eisenbahn-Concessionen sowohl für die Verkehrs-Interessen, für Industrie, Handel und Landwirthschaft, als für die bestehenden Eisenbahnen hat, ist im § 5 die gutachtliche Anhörung von Vertretern aus betheiligten Kreisen vor Ertheilung der Concession zur gesetzlichen Pflicht gemacht, wie dies auf anderen Gebieten der Gesetzgebung und Concessionirung mit Erfolg vielfach geschehen ist. Der Aufenthalt, den die Entscheidung über die Concession hierdurch erleiden kann, wird nicht im Verhältniss zu den Vortheilen stehen, den eine gründliche allseitige Erörterung, gegenüber sich durchkreuzenden Interessen, gewährt.

§ 6.

Im Alin. 2 ist ausdrücklich bestimmt, dass dem Unternehmer in der Concession andere Verpflichtungen nicht auferlegt werden dürfen, als die auf den Bestimmungen dieses oder anderer Gesetze beruhende. Obwohl diese Beschränkung sich, wie oben bereits ausgeführt ist, aus der Natur der Sache ergiebt, so hat zu der ausdrücklichen Aufnahme der Umstand Veranlassung gegeben, dass thathsächlich in einzelnen Fällen von den Staatsregierungen die Ertheilung der Concession von besondern, damit nicht zusammenhängenden Bestimmungen (Aufgabe anderer Concessionen oder Uebernahme besonderer Beschränkungen in der Verwaltung etc.) abhängig gemacht ist.

Die Concessionsurkunde enthält nach Nr. 6 des Entwurfs die Anordnung, dass zur Ausführung des Unternehmens die Entziehung oder dauernde Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der betreffenden Landesgetze stattzufinden hat.

Eine besondere gesetzliche Vorschrift, expressis verbis, dass die Expropriation auf Grund dieses Gesetzes nach Massgabe der Landesgesetze stattfinden darf, erscheint mit Rücksicht auf Art. 2 der Reichsverfassung nicht erforderlich.

§ 8.

Für den Fall, dass der concessionirte Unternehmer seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, ist der Verfall der bestellten Caution und die Verwirkung der Concession angeordnet. Es ist unterlassen, auf die civilrechtlichen Folgen der Verwirkung der Concession einzugehen. Es kann indessen keinesfalls zweifelhaft sein, dass in Fällen der Verwirkung der Concession das Eigenthum der errichteten Anlagen dem concessionirten Unternehmer verbleibt und erforderlichen Falls die Ex-

propriation einzuleiten ist, um die Benutzung der bereits gemachten Anlagen zur Vollendung der Bahn zu ermöglichen.

Demgemäss lauten die §§ 2—8 incl. des Entwurfs wie folgt:

§ 2.

Die Entscheidung darüber, ob der Bau einer Eisenbahn zulässig ist und welchem unter mehreren Bewerbern der Bau zu übertragen ist, steht nach Anhörung der betheiligten Landes-Regierungen dem Reiche zu.

Das öffentliche Interesse entscheidet sowohl über die Zulässigkeit der Anlegung einer Eisenbahn, als über die Wahl unter mehreren Bewerbern.

Zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen bedarf es der Kaiserlichen Concession auf Grund eines Beschlusses des Bundesraths.

Die Zustimmung des Bundesraths zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn, sowie die Kaiserliche Concessionsurkunde ist durch das Reichsgesetzblatt zu veröffentlichen.

In welchen Fällen Eisenbahnen kraft eines Reichsgesetzes für Rechnung des Reiches angelegt werden dürfen, bestimmt der Artikel 41 der Reichsverfassung.

§ 3.

Die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten zum Zweck der Erwirkung einer Eisenbahn-Concession ist von den Landes-Regierungen, in deren Gebiete die Eisenbahn erbaut werden soll, auf Ansuchen jedem Bewerber, welcher Sicherheit wegen der daraus den Grundbesitzern etwa erwachsenden Schäden und Kosten bestellt, unter Festsetzung einer angemessenen Präclusivfrist für Beginn und Vollendung der Vorarbeiten zu ertheilen. Von jeder Erlaubniss zu Vorarbeiten, sowie von den Seitens einer Landes-Regierung beschlossenen Vorarbeiten ist dem Reichs-Eisenbahnamt (§ 31) wie der betreffenden Landes-Regierung Anzeige zu erstatten, welches darüber im Reichs-Anzeiger Bekanntmachung erlässt. Gleiche Anzeige erfolgt, wenn die zur Vornahme von Vorarbeiten gestellte Frist versäumt, oder von der Landes-Regierung, welche die Vorarbeiten beabsichtigt hatte, beschlossen wird, dieselben einzustellen.

§ 4.

Wer den Bau und Betrieb einer Eisenbahn beabsichtigt, hat das Gesuch um Ertheilung der Concession an das Reichs-Eisenbahnamt zu richten, in demselben den Gegenstand des Unternehmens, insbesondere auch, ob die zu erbauende Eisenbahn zur Beförderung von Personen und Gütern, oder nur von Personen oder Gütern, oder nur gewisser Gattungen von Gütern dienen soll, bestimmt zu bezeichnen, sowie einen generellen Bauplan und eine überschlägliche Berechnung der Anlagekosten vorzulegen.

Welchen Anforderungen der generelle Bauplan zu genügen hat, bestimmt eine Instruction des Bundesraths.

Bauliche Einrichtungen und Ausstattung der Eisenbahnen sind so zu bemessen, dass sie zur Befriedigung der Bedürfnisse des in den ersten Jahren zu erwartenden Verkehrs ausreichen.

§ 5.

Die oberste Begutachtung der Frage, ob im öffentlichen Interesse die Anlage einer Eisenbahn zulässig ist, und welchem Unternehmer dieselbe gestattet werden soll, erfolgt durch den Ausschuss des Bundesraths für Eisenbahnen in besonderen regelmässigen Sitzungen nach Anhörung durch den Bundesrath in bestimmter Zahl aus den Mitgliedern der Reichs-Eisenbahn-Commissariate (§ 31) und Eisenbahn-Vorstände, so wie aus Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft zu wählender Vertrauensgutachter.

§ 6.

Die Concession (§ 2 Alin. 4) wird ausdrücken, dass sie auf Grund dieses Gesetzes ertheilt ist und

1. *die Person und den Sitz des Unternehmers,*
2. *den Gegenstand des Unternehmens,*
3. *den Anfangs- und Endpunct, sowie die Hauptzwischenpuncte der zu erbauenden Eisenbahn,*
4. *die Frist, innerhalb welcher der Bau der Bahn zu vollenden und die Bahn dem Betriebe zu übergeben ist,*
5. *die etwaigen besonderen Verpflichtungen, welche vom Unternehmer zu übernehmen sind, bezeichnen,*
6. *die Anordnung enthalten, dass zur Ausführung des Unternehmens die Entziehung, vorübergehende oder dauernde Beschränkung des Grundeigenthums nach Maassgabe der betreffenden Landesgesetze stattzufinden hat.*

Andere als auf den Bestimmungen dieses Gesetzes oder anderer Gesetze beruhende Verpflichtungen dürfen dem Unternehmer nicht auferlegt werden.

Vor Ertheilung der Concession ist dem Unternehmer von ihrem Inhalt Kenntniss zu geben, damit er im Stande ist, etwaige Einwendungen gegen dieselbe geltend zu machen, auch hat derselbe auf Erfordern vor Aushändigung der Concession eine Caution im Betrage von fünf Procent des Anlage-Capitals der zu erbauenden Eisenbahn zu hinterlegen.

Von der Versagung der Concession wird dem Unternehmer unter Mittheilung der Gründe Kenntniss gegeben.

§ 7.

Zur Uebertragung der concessionsmässigen Berechtigung zum Bau, wie zum Betriebe einer Eisenbahn von dem concessionirten Unternehmer auf einen anderen, bedarf es der Kaiserlichen Concession, auf deren Ertheilung oder Versagung die Bestimmungen der §§ 2 bis 6 gleichmässige Anwendung finden.

§ 8.

Wenn die zu erbauende Eisenbahn nicht innerhalb der in der Concessionsurkunde bestimmten Frist vollendet und in Betrieb gesetzt und die Verzögerung nicht durch höhere Gewalt, unvorgesehene und unabwendbare Ereignisse, oder verspätete Entscheidung der Staatsbehörden herbeigeführt ist, kann die bestellte Caution vom Bundesrath zu Gunsten des Reichs für verfallen, und falls eine von dem Bundesrath festgesetzte Nachfrist von dem Unternehmer nicht innegehalten wird, die Concession durch einen im Reichsgesetzblatt zu publicirenden Kaiserlichen Erlass für verwirkt erklärt werden. (Fortsetzung folgt.)

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Definitive Erklärungen der Vereins-Verwaltungen über die Beschlüsse der Heidelberger Generalversammlung.) Nachdem die Präclusivfrist zur Abgabe der Erklärungen über die Heidelberger General-Versammlungs-Beschlüsse am 12. v. M. verstrichen ist, (nach deren Ablauf zufolge Bestimmung des Vereinsstatuts diejenigen Verwaltungen, welche innerhalb der präclusivischen Frist eine Erklärung nicht abgeben, als zustimmend anzusehen sind), bringt die geschäftsführende Direction des Vereins das nachfolgende Resultat der eingegangenen Erklärungen zur Kenntniss:

Zu I ad 6 der Tagesordnung ist die in das Vereinsstatut aufzunehmende Bestimmung, nach welcher Rechtsstreitigkeiten der Vereins-Mitglieder über Vereins-Bestimmungen schiedsrichterlich entschieden werden sollen, einstimmig genehmigt worden. Der Heidelberger Beschluss wird in die neue Redaction des Vereinsstatuts aufgenommen werden.

Zu II der Tagesordnung ist die Oldenburgische Staatsbahn mit der neuen Fassung der Art. 15 und 16 des Uebereinkommens über den Vereins-Güterverkehr, die einheitliche Behandlung der Entschädigungs-Reclamationen im Gepäck- und Güterverkehre betreffend, nicht einverstanden, weil es ihrer Ansicht nach bedenklich ist, die Leistung von Entschädigungen auf einen weiteren Kreis als auf die an sich Verpflichteten auszudehnen; es sei vorzuziehen, den Inhalt der jetzigen Artikel 15 und 16 des Uebereinkommens als allgemeine Basis festzuhalten und die weitere Regelung den Verbänden zu überlassen.

Die Tilsit-Insterburger Bahn kann den Beschlüssen zu II. der Tagesordnung nicht zustimmen, weil sie von deren Annahme eine Schädigung ihrer Interessen zu erwarten habe, besonders deshalb, weil die Lieferfristen, deren Einführung durch das neue Betriebs-Reglement des Reichskanzleramts bevorstehe, voraussichtlich häufig zu Entschädigungen führen würden.

Die Niederländische Rhein-Eisenbahn hat gegen den Zusatz zu Nr. 4 des Art. 15 des Uebereinkommens, lautend:

„Specielle Uebergabe innerhalb einer Verbands-Strecke darf — bis Beschädigung schliessen lassen“

Bedenken, weil sie denselben mit den Intentionen, welche für die Feststellung des Art. 15 massgebend waren und im Commissions-Berichte dahin ausgesprochen waren,

„dass es nicht gerechtfertigt erscheine, Seitens des Vereines bindende Vorschriften für die Regelung der Haftpflicht innerhalb der Grenzen der Verbands-Verkehre zu erlassen“

nicht im Einklange findet.

Magdeburg-Leipzig, mit den Beschlüssen zu II. der Tagesordnung einverstanden, macht darauf aufmerksam, dass der Ausdruck „reine Fracht“ im Art. 15 Nr. 2 alin. 2 und Nr. 5 alin. 2 verschiedene Deutungen zulasse. Man könne darunter die Fracht; abzüglich der darin enthaltenen Expeditions- und etwaiger Ueberführungs-Gebühren, verstehen, während wohl nur der Ausschluss der Frachtzuschläge für Versicherung und sonstige Nebengebühren (wie Rollgelder, Nachnahme-Provision u. s. w.) gemeint sei.

Der Sequester der Lemberg-Czernowitzer Bahn beantragt zu Art. 16 Nr. 3 ad a des Uebereinkommens hinter den Worten „betheiligten Verwaltungen“ die Einschaltung:

„insofern dieselbe nicht etwa das Verschulden allein trifft“

und empfiehlt zu Art. 16 Nr. 4 die Festsetzung eines Termins, bis zu welchem die Erstattung der von der regulirenden Verwaltung verauslagten Entschädigungs-Beträge stattzufinden habe.

Die übrigen Vereins Verwaltungen sind mit den Beschlüssen zu II der Tagesordnung einverstanden.

Wegen der dissentirenden Erklärungen wird die geschäftsführende Direction sich zunächst mit der Commission, welche die in Rede stehenden Art. 15 und 16 formulirt hat, in Verbindung setzen und event. demnächst eine neue Redaction des Uebereinkommens über den Vereins-Güterverkehr veranlassen.

Zu III der Tagesordnung ist der Beschluss, die Expedition und Verrechnung der Viehtransporte betreffend, einstimmig genehmigt worden.

Zu IV. der Tagesordnung, die Einführung eines gleichmässigen Verfahrens bei Erhebung der gesetzlichen Gebühren für Desinfection der Viehwagen betreffend, ist Berlin-Stettin mit dem an das Reichskanzler-Amt zu richtenden Antrage einverstanden, dagegen nicht mit dem Beschlusse,

inzwischen schon die Erhebung der Vergütung für Desinficirung der Viehwagen allgemein der Verwaltung der Entlade-Station zu überlassen,

weil nach Ansicht jener Verwaltung dieser Beschluss dem Bundesgesetze vom 7. April 1869 entgegenlaufe.

Der Sequester der Lemberg-Czernowitzer Bahn bemerkt, dass, wenn auch principiell die Erhebung der qu. Gebühr der Entlade-Station überlassen bleiben solle, es keinem Anstande unterliege, diese Gebühr in der Verlade-Station zu entrichten, in welchem Falle dieselbe als frankirt in die Karte einzutragen sei.

Alle übrigen Verwaltungen sind mit den Beschlüssen zu IV der T. O. einverstanden.

Dem Wunsche der General-Versammlung gemäss wird im Sinne des Beschlusses der Heidelberger General-Versammlung Antrag an das Reichskanzler-Amt gerichtet werden.

Zu V. a der T. O. hat die General-Versammlung beschlossen, in eine nochmalige Berathung über die Einführung einer Statistik der Güterbewegung nicht einzutreten.

Mit diesem Beschlusse ist nur allein die Bayerische Staats-Eisenbahn nicht einverstanden.

Zu V. b T. O. ist der Beschluss, behufs Erfindung eines neuen Verfahrens zum Copiren der Frachtkarten ein neues Preisausschreiben zu erlassen, einstimmig genehmigt worden.

Zu VI. der T. O. kann die Württembergische Staats-Eisenbahn dem Beschlusse,

bei sämmtlichen Vereinsbahnen gleichmässige Dienstzeichen der uniformirten Eisenbahn-Beamten obligatorisch einzuführen,

nicht zustimmen, wird jedoch, soweit dies nicht bereits thatsächlich der Fall ist, auf die Einführung der von der Heidelberger General-Versammlung empfohlenen Dienstabzeichen bei sich darbietender Gelegenheit Bedacht nehmen.

Die Braunschweigische Eisenbahn ist nur mit den Beschlüssen zu c (rothe Tasche an rothem Riemen für die Zugführer) und d (schwarze Tasche an schwarzem Riemen für die Schaffner) nicht einverstanden, weil die Zugführer dieser Bahn bereits seit längerer Zeit mit einer schwarzen Tasche an rothem Riemen (gleich den Zugführern der Sächsischen Staatsbahnen) versehen sind und zwar aus dem practischen Grunde, dass die rothen Taschen durch die fortwährende Berührung des linken Armes schnell schmutzig und unansehnlich werden, der rothe Riemen aber den beabsichtigten Zweck, die Zugführer dem Publicum leicht erkennbar zu machen, vollständig erfüllt.

Für den Beschluss ad d, die Schaffner ausserdem mit schwarzen Taschen an schwarzem Riemen zu versehen, liegt nach Ansicht der Braunschweigischen Eisenbahn ein genügender Grund nicht vor; sie hält auch diese Ausrüstung für unpractisch, weil sie der freien Bewegung der Schaffner hinderlich ist.

Mit dem eben gedachten Beschlusse ad d ist auch die Rheinische Eisenbahn nicht einverstanden, weil die Schaffner dadurch in Gefahr kommen würden, beim Coupiren der Billets an dem Riemen der Tasche hängen zu bleiben.

Die Bayerische Staats-Eisenbahn bemerkt, dass die Dienstabzeichen ad a — d des Heidelberger Protocolls grösstentheils bei ihr beständen, nur für die höheren Staats-Eisenbahn-Beamten ein anderes Dienstzeichen an der Mütze eingeführt sei und bis jetzt nur die Kofferträger nummerirt seien.

Die Verwaltungen der

Alföld-Fiumaner,	Theissbahn,
Donau-Drau E.,	Turnau-Kralup-Prager,
Kaschau-Oderberger,	Ungarischen Nordostbahn,
Oesterreichischen Staats-E.-G.,	Ungarischen Ostbahn,
Oesterreichischen Südbahn,	Ungarischen Staats-E.,
Siebenbürger,	Ungarischen Westbahn,

können den Beschlüssen zu VI. der T. O. nicht zustimmen, weil für die Ungarischen Bahnen eine von dem Ungarischen Communications-Ministerium erlassene Uniformirungs-Vorschrift vom 17. September 1868 besteht, welche ohne Genehmigung dieser Behörde nicht abgeändert werden darf.

Die Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn vermögen den Beschlüssen zu c und d (die Zugführer und Schaffner mit rothen resp. schwarzen Taschen auszurüsten) wegen der damit verbundenen Kosten und des geringen practischen Werths nicht beizutreten.

Die Niederländische Rhein-Eisenbahn schliesst sich der ablehnenden Erklärung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen an und fügt hinzu, dass locale Verhältnisse die Einführung der beschlossenen Dienstzeichen für ihre Bahn unthunlich machten.

Die Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen lehnt die Beschlüsse zu VI. der Tages-Ordnung ohne Angabe von Gründen ab.

Die Direction der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn kann die in Rede stehenden Beschlüsse nicht acceptiren, weil dieselben mit den für das dortige Gebiet bestehenden Uniformirungs-Vorschriften nicht im Einklange sich befänden, bemerkt indess, dass für den Stations-Vorsteher und dessen Vertreter die rothe Mütze als Dienstabzeichen obligatorisch eingeführt sei.

Bei dem erheblichen Widerspruche, welchen die Beschlüsse zu VI. der T.-O. erfahren haben, ist die geschäftsführende Direction der Ansicht, die Angelegenheit vorläufig auf sich beruhen zu lassen.

Zu VII. der T.-O. sind die von der General-Versammlung beschlossenen Abänderungen des Vereins-Wagen-Regulativs fast allseitig genehmigt worden, nur die Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen ist mit der neuen Fassung des 2. Alinea des §. 4 lautend:

„Auch ist die Ablenkung dieser Wagen auf Seitenrouten bis zu einer Entfernung von 75 Kilometer zum Zweck solcher Wiederbeladung gestattet (§. 10)“

nicht einverstanden. Gründe für ihre Ablehnung hat dieselbe nicht angegeben.

Die General-Direction des Elsass-Lothringischen Bahnen kann dem Zusatze zu Nr. 5 des §. 25 lautend:

„Für Brandschaden haftet in Ermangelung ausdrücklicher anderweiter Vereinbarung die benutzende Verwaltung nicht.“

ihre Zustimmung nicht ertheilen und behält sich für die nächste General-Versammlung des Vereins einen entsprechenden Antrag vor.

Die geschäftsführende Direction ist der Ansicht, dass diese beiden dissentirenden Erklärungen keinen genügenden Anlass bieten, um das Inkrafttreten der Heidelberger Beschlüsse zu VII. der T.-O. aufzuhalten. Dieselbe wird, wenn die betreffende Commission, welche sie um ihre Ansicht befragen wird, sich der ihrigen anschliesst, eine neue Redaction des Vereins-Wagen-Regulativs im Sinne der Heidelberger Beschlüsse herstellen und diese an die Vereins-Verwaltungen vertheilen.

Zu VIII. der T.-O. ist die Berathung des Entwurfes eines neuen Vereinskarten-Reglements bis zur nächsten General-Versammlung vertagt worden. Die bereits eingegangenen resp. noch eingehenden Abänderungs-Vorschläge werden der Revisions-Commission überwiesen, dieselbe auch — dem Heidelberger Beschlusse gemäss — durch einige Mitglieder verstärkt werden.

Die von der General-Versammlung beschlossene Aufhebung der temporär gültigen Vereinskarten, welche bisher zum Besuche der General-Versammlungen an Vereins-Verwaltungen ausgegeben wurden, ist einstimmig genehmigt worden, ebenso die übrigen zu VIII. der T.-O. gefassten Beschlüsse.

Zu IX.a der T.-O. ist zu bemerken, dass die Berathung des Betriebs-Reglements-Entwurfes in der Berliner General-Versammlung am 3. und 4. November v. J. stattgefunden hat. Die Verhandlungen dieser Versammlung sind dem Reichs-Eisenbahn-Amte vorgelegt worden, um bei den Berathungen über Abänderung des „Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands“ Berücksichtigung zu finden.

Die Redactions-Commission, welche von der Berliner General-Versammlung eingesetzt war, um das Vereins-Reglement nach den Beschlüssen vom 3. und 4. November pr. zu redigiren, hat noch nicht zusammenberufen werden können, weil das Reichs-Eisenbahn-Amt empfohlen hat, diese Commission erst nach erfolgter Berathung des Deutschen Betriebs-Reglements im Bundesraths-Ausschusse zusammentreten zu lassen, damit die dort etwa in Vorschlag gebrachten Aenderungen und Zusätze von der Redactions-Commission berücksichtigt werden können.

Zu IX.b der T.-O. ist der Antrag, das metrische Maass und Gewicht in das Betriebs-Reglement und die Tarife aufzunehmen, von der Heidelberger General-Versammlung der Tarif-Commission überwiesen worden. Der Zusammentritt dieser Commission wird veranlasst werden.

IX.c der T.-O. ist das Verfahren bei Beförderung der Kunstwolle, welches von der General-Versammlung als Vereins-Angelegenheit nicht angesehen, dem Ermessen der einzelnen Bahnen überlassen worden.

Zu X der T.-O. ist der Beschluss, die General-Versammlungen des Vereins künftig wieder jährlich abzuhalten und demgemäss §. 4 des Vereins-Statuts zu ändern, einstimmig genehmigt worden.

Dieser Beschluss wird bei der neuen Redactions des Vereins-Statuts (siehe I. ad 6) berücksichtigt werden.

Zu XI. der T.-O. sind mit den in Vorschlag gebrachten Massnahmen, welche die Aufhebung der Meile als Entfernungs-Maass erfordert, alle Vereins-Verwaltungen einverstanden. Dem weiteren Beschlusse der General-Versammlung:

„es sei wünschenswerth, auch den metrischen Centner zu 100 Kilogramm als Gewichtseinheit einzuführen,“

versagt die General-Direction der Elsass-Lothringischen Bahnen die Genehmigung.

Inzwischen ist die Aufhebung der Meile von 7500 Meter durch Reichsgesetz vom 7. December v. J. bereits erfolgt und durch Circular vom 21. v. Mts. Nr. 3140 zu Kenntniss gebracht worden.

Zu XII. der T.-O. ist dem Beschlusse wegen Einsendung der Verzeichnisse überzähliger Güter an die Eisenbahn-Zeitung behufs Publication durch dieselbe von allen Seiten zugestimmt worden.

Ebenso dem Beschlusse

Zu XIII der T.-O., welcher die Herstellung übersichtlicher Routen-Fahrpläne, wozu das der Heidelberger General-Versammlung vorgelegte Muster empfohlen wird, dem Ermessen der einzelnen Verwaltungen überlässt.

Zu XIV., XV., XVI., XVII., XVIII und XIX. der T.-O., betreffend die Eisenbahn-Zeitung, die Vereinscassen-Rechnung, Auslegung des §. 3 des Vereins-Statuts, Wahl der geschäftsführenden Direction, Ver-

einskarten-Prüfungs-Commission und Wahl des Orts für die nächste General-Versammlung, sind, soweit hier Beschlüsse gefasst wurden, dieselben einstimmig genehmigt worden.

Zur Regelung des Eisenbahn-Concessionswesens. In den Vorschlägen der Special-Commission zur Regelung des Eisenbahn-Concessionswesens ist sub II bemerkt, dass in technischer Beziehung die Vorarbeiten so beschaffen sein müssen, dass sie eine möglichst sichere Grundlage für Bemessung des Anlagecapitals gewähren und durch möglichst genaue Feststellung der leitenden Puncte der Bahnlinie solche Abänderungen nach der Concessionirung thunlichst ausschliessen, welche die Finanzirung wesentlich beeinflussen würden.

In dieser Beziehung ist namentlich zu bemerken, dass, wie solches aus den Untersuchungen der Special-Commission zur Genüge hervorgeht, von den grossen Unternehmern bisher vielfach der Kunstgriff angewendet zu sein scheint, bei den generellen Vorarbeiten ungünstiges Terrain möglichst aufzusuchen, um im generellen Kostenanschlag recht kostspielige Erdarbeiten, Brückenbauten etc. veranschlagen zu können und demnach ein möglichst hohes Anlagecapital concessionirt zu erhalten, und dass der Bauunternehmer später durch geringe Veränderungen, vielleicht sogar Verbesserungen, der Bahnlinie diese Erdarbeiten etc. zu seinem Privatvortheil bedeutend verringern konnte.

Ein solches betrügerisches Verfahren, wodurch eine offenbare Täuschung und Benachtheiligung der Actionäre beabsichtigt wird, lässt sich rechtzeitig, d. h. bevor auf Grundlage der vorgelegten generellen Vorarbeiten das Anlagecapital festgestellt und concessionirt wird, nur entdecken durch eine, Seitens des Staates oder des Reichs-Eisenbahn-Amtes vorzunehmende gründliche technische Controle der eingereichten Vorarbeiten an Ort und Stelle, woran es bisher ganz und gar gefehlt hat.

Durch diese technische Controle müssten auch die im generellen Kostenanschlag angesetzten Einheitspreise, welche theilweise von den localen Verhältnissen abhängig sind und nicht sämmtlich von Berlin aus genügend beurtheilt werden können, soweit erforderlich an Ort und Stelle speciell geprüft werden.

Ein besonders wichtiger Punct ist ferner die staatsseitige Controle der Qualität des zu den Schienen, Schwellen, den sonstigen Eisentheilen und zur Unterbettung der Schwellen verwendeten Materials, wovon die Sicherheit des Betriebes wesentlich abhängt. Die generellen Kostenanschläge enthalten in der Regel für diese Materialien hohe Einheitspreise, wofür man Material bester Qualität würde anschaffen können. Die Bauunternehmer liefern aber möglichst billiges und schlechtes, d. h. wenig dauerhaftes Material, sodass auch in dieser Hinsicht vielfach eine absichtliche Täuschung und Benachtheiligung der Actionäre vorkommt, und zwar handelt es sich hierbei stets um sehr bedeutende Summen, welche häufig den Hauptgewinn der grossen Unternehmer ausmachen.

Eine staatsseitige Controle der Qualität der genannten Materialien hat bisher nur in sehr beschränkter Weise stattgefunden, insbesondere ist bisher die Dauerhaftigkeit des Materials der Schienen, Schwellen etc. Seitens der Aufsichtsorgane überhaupt nicht controlirt worden. Um nun für die Zukunft betrügerische Absichten der grossen Bauunternehmer auch in dieser Hinsicht möglichst zu vereiteln und zugleich die Sicherheit des Betriebes zu erhöhen, würde auch eine gründliche technische Controle der zur Bahn verwendeten Materialien Seitens der Staats-Aufsichtsorgane erforderlich sein, namentlich um festzustellen, ob die Qualität dieser Materialien auch wirklich den dafür veranschlagten Preisen entspricht und den Betrieb genügend sichert. H. T.

***Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Das erste Betriebsjahr der Eutin-Lübecker Eisenbahn, welche am 10. April 1873 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, erzielt zuverlässigen Nachrichtenzufolge annähernd das folgende Resultat:

Gesammteinnahmen auf der $4_{,4}$ Meilen langen Strecke = 63 800 Thlr. oder monatlich rund 7300 Thlr. Das Gesammtresultat darf als ein durchaus befriedigendes bezeichnet werden, und haben sich namentlich die Einnahmen aus dem Güterverkehr von Monat zu Monat gesteigert. Letztere werden nach dem nunmehr bevorstehenden Eintritt der Bahn in verschiedene Güterverbände, voraussichtlich erheblich zunehmen, sowie auch der Personenverkehr durch die geschaffenen besseren Anschlüsse von und nach Kiel und Neumünster pro 1874 nicht unbedeutende Mehreinnahmen liefern dürfte.

Von den Einnahmen werden nach Abzug der Betriebskosten etc. circa 19000 Thlr. für die Verzinsung der Prioritäten verwendet werden können, und beträgt danach der Zuschuss der beiden garantirenden Staaten (Lübeck und Oldenburg) für die obengenannte Zeit zusammen circa 18 000 Thlr., für jeden 9000 Thlr., während z. B. Lübeck auf 15 000 Thlr. gerechnet hatte. Nach Verlauf einiger Jahre wird der Zuschuss voraussichtlich gar nicht mehr nöthig sein; im Uebrigen ist schon jetzt die von Seiten Lübecks zuzuschiessende Summe von 9000 Thlr. als sehr unbedeutend zu bezeichnen, wenn man erwägt, dass durch die Eröffnung dieser Bahn ein kürzerer Weg von Berlin nach Kiel geschaffen ist und der Lübecker Staat dadurch die Route Büchen-Lübeck wesentlich befruchtet hat.

— *st* — **Tilsit-Insterburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1872.) Das Verkehrsgebiet der Bahn ist zur Zeit noch eine sehr beschränktes, in Folge dessen die Frequenz der Bahn im Vergleich zu anderen Bahnen und unter Berücksichtigung der Verzinsung des Anlagecapitals wiederholt ein nicht befriedigendes Resultat geliefert hat. Die Vollendung der Bahn von Tilsit nach Memel, die im Herbste 1875 erfolgen dürfte, lässt jedoch eine wesentliche Steigerung des Verkehrs hoffen. An Gütern wurden im Jahr 1872 befördert 836 976 Ctr., gegen 873 331 Ctr. im Vorjahre. Die Einnahmen hiefür betrugen 44 508 Thlr., gegen 42 737 Thlr. des Vorjahres. Die Personenzahl stieg von 104 002 auf 110 632, die Einnahme hiefür von 39 767 Thlr. auf 44 508 Thlr. Die Gesammteinnahme beträgt 111 331 Thlr., was bei einer Ausgabe von 91 173 Thlr. einen Ueberschuss von 20 158 Thlr. ergibt. Im Vorjahre war die Einnahme 100045 Thlr., die Ausgabe 83 382 Thlr. und der Ueberschuss 16 663 Thlr. Obiger Ueberschuss ist als Dividende von $1_{,25}$% an die Inhaber der Stamm-Prioritäts-Actien vertheilt worden. Die vorjährige Dividende betrug $1^1/_{20}$%.

* **Cottbus-Schwielochsee Eisenbahn-Gesellschaft.** Dem in der Generalversammlung erstatteten Bericht über den Betrieb des Jahres 1872 entnehmen wir, dass 179 154 Ctr. Güter transportirt wurden. Die Einnahmen betrugen 13 247 Thlr., die Ausgaben incl. Zinsen der Priortätsschuld und eines Beitrages zum Erneuerungsfonds eben so viel, so dass eine Dividende auf das Anlagecapital, welches allerdings für die ganze $4^1/_5$ Meilen lange Bahn nur 273 000 Thlr. beträgt, nicht gezahlt werden konnte. Die Prioritätsschuld, ursprünglich 60 000 Thlr., ist bis auf 51 400 Thlr. abgetragen; der Erneuerungsfonds beträgt 2 624 Thlr., der Reservefonds 5000 Thlr.

⊙ **Bayer. Staatsbahnen.** Bei der Generaldirection der Königlich Bayer. Verkehrsanstalten wird bereits anlässlich der Einführung des neuen Entfernungsmaasses der seitherige Generalmeilenzeiger in Kilometer umgerechnet. Es geschieht dies nicht durch Reduction der Meilen in Kilometer, sondern es wird diese höchst schwierige und complicirte Arbeit durch Neuberechnung sämmtlicher Linien und der einzelnen Stationen unter sich vollzogen. Bei der ehemaligen Grundberechnung wurden bereits schon die Entfernungen nach Meilen abgerundet und entstände durch eine Reduction obenangeführter Art eine zu grosse Rechnungsdifferenz.

- *st* - **Arad-Temesvárer Bahn.** (Geschäftsbericht pro 1872.) Die Ergebnisse des Jahres 1872 sind hinter den gehegten Erwartungen geblieben; es haben sich zwar die Einnahmen erhöht, aber die Ausgaben ebenfalls und zwar in grösserem Maasse. Befördert wurden 89 999 Personen mit einer Einnahme von 93 907 Fl. Im Vergleiche zum Vorjahre ist wohl die Zahl der Reisenden, nicht aber die hieraus resultirende Einnahme gestiegen. An Gepäck und Gütern wurden transportirt 1 544 771 Ctr. mit der Einnahme von 201 408 Fl. (Im Jahre 1871 1 560 015 Ctr. um 131 149 Fl.) Die Gesammteinnahmen betragen 303 649 Fl. ($28_{,71}$% mehr als im Vorjahre), die Betriebsausgaben 242 921 Fl. ($34_{,5}$% mehr als 1871), sohin der Ueberschuss der Einnahmen aus dem Betriebe 60 728 Fl. Zur Verzinsung des Anlage-Capitals, zur Amortisation von Obligationen, dann zur Bestreitung der öffentlichen Abgaben und anderweitigen Zinsen waren erforderlich 331 586 Fl., sodass 270 858 Fl. zu Lasten der Staatsgarantie verbleiben.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der bisherige Ober-Maschinenmeister Stambke in Elberfeld ist zum Eisenbahn-Director mit dem Range eines Rathes vierter Classe ernannt und demselben die Stelle eines maschinentechnischen Mitgliedes bei der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld verliehen worden. Der Königliche Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector Urban zu Kattowitz ist nunmehr zum Vorsitzenden der dortigen Königlichen Eisenbahn-Commission definitiv bestellt worden.

Rheinische Eisenbahn. Der Regierungs-Assessor Hoeter ist zu Stellvertretung des Special-Directors berufen worden. Siehe Bekanntmachung in No. 6, S. 75.

Thüringische Eisenbahn. Der Büreau-Vorsteher Chr. Friedr. Eduard Schfarre zu Erfurt ist am 19. d. M. verstorben.

Verschiedenes.

— *H.S.* — **Fliegende Reparatur-Werkstätte.** Die Compagnie der Central-Pacific Eisenbahn in Nordamerica richtet jetzt in ihren Werkstätten eine fliegende Reparaturwerkstätte ein. Dieselbe ist in einem grossen Wagen installirt und enthält eine Drehbank, eine kleine Hobelmaschine, Bohrmaschine, Schraubstock und eine kleine Betriebsdampfmaschine und Dampfpumpe.

* **Die Cholera als Feind der Eisenbahnen.** München, 14. Januar 1874. Der unheimliche Gast, die Cholera, will uns immer noch nicht verlassen und treibt ihr heimtückisches Wesen mehr als bisher. Wenn die Sterbefälle sich auch auf 10—15 pro Tag gemindert haben und auf eine Wendung zum Besseren schliessen lassen, sind doch die Erkrankungen viel heftiger und zahlreicher als bisher. Grosse Industrie- und Gewerbetreibende leiden seit Monat Juni unter diesem Drucke, denn die besten Kräfte gingen mitunter mit Tod ab oder wurden in Massen von der Seuche befallen und somit ihrem Wirken lange Zeit entzogen. Grosse Etablissements hiesiger Stadt, wie die Locomotiv-

fabrik Krauss & Co. und die Waggoneisenbahnbedarfsfabrik Haidhausen, denen Hunderte von Arbeitern erkrankten, dürften kaum in Folge dieses Ausfalls an Arbeitskräften in der Lage sein, ihren contractlichen Lieferungen allenthalben nachzukommen. Genannte Etablissements bauen bekanntlich hauptsächlich für Staatsbahnen und es ist für die hiesige Industrie nur wünschenswerth, wenn die Besteller den Lieferanten gegenüber liberal auftreten. K.

Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlichen Preussischen Staats-Anzeiger. No. 2 vom 10. Januar 1874. Zur Statistik der Kreisverbände in Preussen I. — Publicationen der Deutschen Geschichts- und Alterthums-Vereine. VI. — Zur Geschichte der Mosaikmalerei.

Markt-Bericht

über Bergwerks-Producte und Metalle. Von Leopold Hadra. Berlin, 21. Januar 1874. Die Festigkeit im Metallmarkte dauerte auch in vergangener Woche fort, und wenn auch die Kauflust noch nicht besonders hervorzuheben ist, so kann man doch eine Wendung zum Besseren registriren.

Kupfer. In England fest. Chili 82 — 83 Pfd. Sterl. Wallaro 93 Pfd. Sterl. 10 sh. Urmeneta 94 Pfd. Sterl. Hiesiger Preis für Englische Marken $31\frac{1}{2}$ bis 32 Thlr. per Ctr. Mansfelder Garkupfer $31\frac{5}{6}$ Thlr. per Ctr. Raffinade $32\frac{1}{6}$ Thlr. per Ctr. Cassa ab Hütte. Detail-Preise 1 bis $1\frac{1}{2}$ Thlr. höher.

Bruchkupfer 26—27 Thlr. loco per Ctr.

Zinn fest. Banca in Holland 72—74 Fl. Hier Bancazinn $43\frac{1}{3}$—44 Thlr. per Ctr. Straits in England 120—121 sh. Hier Prima Lammzinn je nach Qualität 42—43 Thlr. per Ctr. Secunda desgleichen $37\frac{1}{3}$ Thlr. per Ctr. Im Einzelverkauf verhältnissmässig höhere Preise. Bruchzinn 30 Thlr. per Ctr.

Zink ruhig, im Preise fest. In Breslau W. H. v. Giesche's Erben 9 Thlr., geringere Marken $8\frac{1}{2}$—$8\frac{2}{3}$ Thlr. per Ctr. In London 26 Pfd. Sterl. 5 sh. Hier am Platze erstere $9\frac{1}{3}$—$9\frac{1}{2}$ Thlr., letztere $8\frac{5}{6}$—9 Thlr. per Ctr. Im Detail verhältnissmässig höher.

Bruch-Zink 5—$5\frac{1}{6}$ Thlr. loco per Ctr.

Blei fest. Tarnowitzer so wie von der Paulshütte, G. v. Giesche's Erben ab Hütte $7\frac{5}{6}$ Thlr. per Ctr. Casse. Loco hier $8\frac{1}{3}$ Thlr. Harzer und Sächsisches $8\frac{1}{3}$ Thlr. Detailpreise verhältnissmässig höher. Spanisches San Andres und San Louis $8\frac{1}{3}$—$9\frac{1}{3}$ Thlr., für Marke Rein und Comp. fehlen noch immer Zufuhren.

Bruch-Blei $5\frac{5}{6}$—6 Thlr. loco per Ctr.

Roh-Eisen. Der Markt in Glasgow verbleibt in fester Stimmung. Warrants 106 sh. 9 p. Verschiffungseisen ruhig. Langloan und Coltness 114—117 sh. f. a. B. Glasgow. Hiesige Lagerpreise für gute und beste Schottische Marken 68—73 Sgr. per Ctr. Englisch-Roheisen 57—60 Sgr. per Ctr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 47—48 Sgr. pro Ctr. Giesserei-Roheisen mit 55 Sgr. per Ctr. Weisses Holzkohlen-Roheisen wird loco Ofen mit 54 Sgr. pro Ctr. angeboten.

Bruch-Eisen. Je nach Qualität 1—$1\frac{5}{6}$ Thlr. loco per Ctr.

Stab-Eisen. Gewalztes bei grösseren Abschlüssen — in geschlossenen Specificationen — geringere Marken $5\frac{2}{3}$—$3\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk, beste Marken verhältnissmässig höher. Geschmiedetes bis $4\frac{1}{4}$ Thlr. pro Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger $5\frac{5}{6}$—$6\frac{2}{3}$ Thlr. loco per Ctr. je nach Dimension.

Eisenbahnschienen. Zu Bauzwecken geschlagene $2\frac{2}{3}$—3 Thlr., zum Verwalzen Preise nominell 2 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks unverändert. Engl. Nusskohlen nach Qualität werden hier 27—31 Thlr., Coaks bis 31 Thlr. per 40 Hectoliter bezahlt. Schlesischer und Westfälischer Schmelz-Coaks 22—26 Sgr. per Ctr. loco hier.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserord. Gl.-Vers.)

28. Januar *Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft zu Crefeld. Siehe Seite 6.

29. „ *Halberstadt-Blankenburger Eisenb.-Ges. zu Braunschweig. Siehe Seite 6.

Einzahlungen.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn. Die dritte Einzahlung ist mit 10 Proc., d. i. 10 Thlr. pro Actie (abzüglich 20 Sgr. Zinsen) bis 28. Februar c. zu leisten.

Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn. Die achte Einzahlung von 10 Proc. ist bis zum 26. Februar cr. zu leisten.

Posen-Kreuzburger Eisenbahn. Die rückständige Einzahlung von 20 Proc. nebst 5 Proc. Verzugszinsen ist bis zum 1. März cr. zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
28. Januar	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Oberhaumaterialien	43
29. „	zu Prag	Böhm. Westb.	Räder, Tyres, Eisen	—
29. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Werkstattsmaterialien	44
29. „	zu Dortmund	Rheinische E.	Güterschuppen Dorstfeld	—
29. „	zu Weissenfels	Thüring. E.	Gasbeleuchtungs-Einrichtung	—
29. „	zu Halle	dieselbe	Gasbeleuchtungs-Einrichtung	—
30. „	zu Waiblingen	Murrthalbahn	Tannnene Stammhölzer	—
30. „	zu Breslau	Oberschles E.	Kleineisenzeug	51
31. „	zu Altona	Altona-Kieler E.	Güterwagen	43
31. „	zu Cassel	Berg-Märk. E.	Tischler- u. Schlossererb.	—
31. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Schienen	—
31. „	daselbst	dieselbe	Kleineisenzeug	—
31. „	zu Wien	Kaiserin Elisabethb.	Schwellen u. Brückenhölzer	—
31. „	daselbst	dieselbe	Materialien-Verkauf	—
31. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Güterwagen etc.	64
31. „	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenb.	Personen-, Güterwagen etc. für Tarnow-Leluchow	—
31. „	zu Ludwigshafen	Pfälzische E.	Uniformsgegenstände	84
31. „	zu Winterthur	Winterthur-Singen-Kreuzlinger E.	Eisenconstruction für Rheinbrücke bei Stein	—
1. Februar	zu Köln	Köln-Mindener E.	Erd- u. Maurerarbeiten auf der Emscherthalb.	—
2. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Erd- u. Baggerarbeiten	—
2. „	zu Uelzen	Hannov. Stsb.	Güterschuppen-Uelzen	—
2. „	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	Steinkohlen	—
3. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Steinkohlen	84
3. „	zu Görlitz	Niederschles.-Märk. E.	Bau eines Beamtenwohnhauses auf Bahnhof Reichenbach O/L.	—
4. „	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	Erd- und Maurerarbeiten zu 5 kleinen Brücken und Durchlässen	—
5. „	zu Prag	Böhm. Westb.	Lager- u. Putz-Baumwolle	—
5. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Eis. Oberbau	76
6. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	84
6. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Wagenfedern etc.	84
7. „	zu Elberfeld	Berg-Märk. E.	Eis. Ueberbaue 5 kl. Brücken	—
7. „	zu Dortmund	Dortmund-Enscheder E.	Perronsteine	—
7. „	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	Schienennägel	No. 8
7. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten	84
7. „	zu Kattowitz	dieselbe	4653 Kbm. Kies	—
10. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	96 Weichen	—
11. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn (Kgl. Eisenb.-Comm.)	Bahnh.-Restaur. zu Dt. Eylau, vom 13/3. 74 ab für 120 Thlr. jährl. Pacht	—
14. „	zu Allendorf a/W.	Bebra-Friedländer E.	1500 Tonnen Portland-Cement	—
15. „	zu Lausanne	Freiburg-Payerne-Yverdon	3 Bauloose	—
15. „	zu Rothenburg	Venlo-Hamburger E.	Bahnwärterwohnungen	—
16. „	zu Erfurt	Magdeb.-Halberst. E.	Erdarbeiten	No. 8.
16. „	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Verkauf einer hölzernen Trajectbrücke	—
28. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Eiserner Brückenüberbau	—
3. März	zu Wien	Gen.-Insp. der Oesterr. E.	Unterbauarbeiten, Wächterhäuser etc, auf Tarnow-Lelucho	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Königl. Württemb. Staats-Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Anschaffung von 220 Tragfedern für Güterwagen, 270 Tragfedern für Personenwagen und 300 Spiralfedern für Buffer, sowie ferner von 8000 Gummiringen für Buffer und 550 Gummiringen für Nothketten. Je die eine Hälfte dieser Lieferungen ist bis spätestens den 25. März und die andere Hälfte bis spätestens den 25. April d. J. in unserer Werkstätte zu Canstatt abzuliefern.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können von unserem Secretariat bezogen werden.

Gefällige Offerte, in welchen der Preis franco Canstatt und zwar für die Gummiringe pro Stück (und nicht pro Gewicht) anzugeben ist, sind bis spätestens den **6. Februar d. J., Abends 5 Uhr,** versiegelt und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Wagenbestandtheilen"

versehen, unserem Secretariate zuzustellen.

Stuttgart, den 15. Januar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.
I. V.: Oberfinanzrath Böhm.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen die Erd- und Planirungsarbeiten sowie die Maurerarbeiten an Durchlässen der Loose III und IV von Station 117 bis Station 200 + 50 der Bahnstrecke Cosel-Neustadt in öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenverzeichnisse, Pläne Profile und Bauzeichnungen liegen in unserm Central-Bureau Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18, zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei, versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd-, Planirungs- resp. Maurerarbeiten zur Eisenbahn Cosel-Neustadt"

bis zu dem

auf Freitag, den 6. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

in dem obenbezeichneten Central-Bureau anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 20. Januar 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen die Erd- und Planirungsarbeiten der Loose I bis V zwischen den Stationen 27 + 9 und 106 + 91 der Strecke Glatz-Habelschwerdt der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn in öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18, zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei, versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Eisenbahn Breslau-Mittelwalde"

bis zu dem

auf Sonnabend, den 7. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

in dem oben bezeichneten Central-Bureau anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 20. Januar 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

circa 60 000 Ctr. Steinkohlen zu Locomotiven

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 3. Februar 1874, Vormittags 11 Uhr,

in dem Bureau des Unterzeichneten hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Submissionsbedingungen liegen im Bureau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, auch können dieselben gegen Erstattung von $7^1/_2$ Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Guben, den 19. Januar 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Hagen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Bedarf an Materialien zur Uniformirung des Personals pro 1874 soll im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission in Lieferung vergeben werden, und zwar:

1. circa 4500 Meter schwarzgraues Tuch,
2. „ 1500 „ feingraues Tuch,
3. „ 400 „ wollblaues Doppeltuch,
4. „ 1500 „ naturgraues Tuch,
5. „ 150 „ hellblaues Tuch,
6. „ 100 „ schwarzes Tuch,
7. „ 1200 „ feines wollblaues Tuch,
8. „ 6000 „ blaue Blousenleinen,
9. „ 400 „ Silberborten,
10. „ 350 „ Silberlitzen.

Muster der zu liefernden Gegenstände liegen bei unserer Kleiderverwaltung dahier zur Einsicht auf und können von derselben auf portofreies Verlangen die Lieferungsbedingungen bezogen werden.

Uebernahmslustige werden eingeladen, ihre Offerte verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Uniformsgegenständen"

bis zum **31. Januar 1874, Mittags 12 Uhr,** franco einzureichen.

Die Submittenten bleiben bis zum 10. Februar nächsthin an ihre Angebote gebunden.

Ludwigshafen, den 20. Januar 1874.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Jaeger.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 8.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins





1874.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 30. Januar 1874. (Schluss der Nummer: 29. Januar, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 3 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

Volkswirthschaftliche Reminiscenzen aus der Weltausstellung.

V.

Von der Exposition des k. k. Oesterreichischen Handelsministeriums erübrigt noch die Besprechung des Post- und Telegraphenwesens mit Beziehung auf den Eisenbahndienst, indem wir durch diese gezogene Grenze es uns leider versagen müssen, das wahrhaft grossartige Bild des Oesterreichischen Post- und Telegraphenverkehrs, welches in allen seinen Phasen und zwar nicht in Modellen, sondern in imposanten Apparaten und Sammlungen zur Anschauung gelangte, in seinen Details darzustellen.

Vor Allem erregte ein hohes Interesse ein Tableau von sämmtlichen Eisenbahnen der Oesterr.-Ungar. Monarchie, welches nebst sämmtlichen Bahnstationen alle auf jeder Bahn zur Personenbeförderung bestehenden Züge mit der Bezeichnung ihrer Gattung (ob Eil-, resp. Courier- oder Schnellzug, Personen- oder gemischter Zug), dann die Zeit der Abfahrt und der Ankunft eines jeden bei den Anfangs, Theilungs- und Endstationen, dann durch Farben ersichtlich macht, welche Gesellschaft im Besitze der Bahn ist oder den Betrieb ausübt. — Es ist hierdurch jedermann das Mittel geboten, ohne mühsamere Zusammenstellung aus den Fahrordnungen auf einzelnen Bahnstrecken oder aus Coursbüchern sogleich zu ersehen, welche Züge im Anschlusse zu einander stehen und zur ununterbrochenen Weiterreise zu benützen sind, oder auf welche Weise zur grösseren Bequemlichkeit oder zur Gewinnung eines Mittags- oder Nachtaufenthaltes oder aber zur Bewerkstelligung eines Abstechers die Fahrt auf längeren Strecken abgetheilt oder durch Benützung verschiedener Züge realisirt werden kann. — Es bestehen wohl viele Eisenbahnkarten, aus keiner ist jedoch Aufschluss zu erhalten, wie das unaufgehaltene oder doch das möglichst schnelle Fortkommen von der einen Bahn auf der andern zu finden sei, und es ist eine so ziemlich von jedermann erprobte Thatsache, dass eine sichere Auskunft hierüber, welche oft Lebensfrage ist, von Seiten des Bahnpersonals häufig nicht gegeben werden kann, weil es demselben eben an einer diesfälligen Uebersicht fehlt und ihm die Zeit gebricht, erst in den verschiedenen Fahrplänen nachzusuchen, es dies aber auch grösstentheils gar nicht zu thun vermag, da in keinem Bahnhofe die Fahrordnungen aller fremden Bahnen, ja selbst nicht immer die neuesten der Anschlussbahnen zu finden sind. — Aber auch in Kreisen, wo der Reisende jedenfalls die benöthigte Aufklärung finden sollte, sind aus gleichen Gründen Verlegenheiten dieser Art nicht selten. Durch das besagte Tableau ist nun ein leichter Ueberblick über den Anschluss der einzelnen Bahnzüge an einander und somit über die besten und schnellsten Reisegelegenheiten durch die ganze Monarchie gegeben und dem Reisenden ermöglicht, sich die Reise auf die ihm zusagendste Weise einzurichten, daher es ebenso, wie zunächst für Post- und Eisenbahnbedienstete, auch insbesondere für Touristen, Industrielle u. dgl. ein schätzbares Auskunftsmittel ist. Auch ist der Werth des Tableau ein ziemlich bleibender, indem die Aenderungen, welche zeitweilig von den Bahnverwaltungen in den Fahrordnungen gemacht werden, hinsichtlich der Hauptzüge gewöhnlich nicht so gross sind, um die Influenz-Combinationen im Allgemeinen zu stören. Es ist zu wünschen, dass dieses nutzvolle Werk weite Verbreitung finde, und dass dessen Nutzen insbesondere von den Bahnverwaltungen sowohl in ihrem eigenen Interesse als mit Rücksicht auf das Publicum nicht übersehen werden möge und in jedem Bahnhofe den ihm gebührenden Platz erhalte. Diese mühevolle und auf photo-lithographischem Wege bewerkstelligte Arbeit ist die erste dieser Art und ist sowohl, was Zeichnung und Schrift, als die Druckausführung betrifft, eine prachtvolle zu nennen. Das Tableau besteht aus 12 Blättern und hat in der Aufspannung die Breite von 8 Schuh 4 Zoll und die Höhe von 4 Schuh 2 Zoll.

Das riesige Post-Cours-Tableau des Oesterreichischen Postverwaltungsgebietes in 64 Blättern, sämmtliche 3742 Postanstalten und 3104 Postverbindungen enthaltend, und die ausgestellten typographischen Post-Lexicons, Meisterwerke in ihrer Art, können wir leider nur erwähnen.

Vom exponirten Postfuhrwesen ist der 8rädrige combinirte Postambulance-Wagen neuesten Systems hervorzuheben; derselbe ist 38′ lang und ruht auf 4 beweglichen Achsen. Der Wagen selbst ist in drei getrennte Abtheilungen getheilt und zwar in den zur Ausübung des Postdienstes bestimmten Beamten-

raum pr. 15′ mit 7 Lampen und einer einfachen aber sehr praktischen Ventilation, in den Manipulationsraum pr. 20′ mit 4 Lampen unter Glassturz und einen mittlern Raum pr. 3′ mit Closet sammt Toilette und einem Meissner'schen Ofen nebst einfachen Vorrichtungen zur Regulirung der Wärmegrade und für die Luftcirculation. Unter dem Wagen und zwar in dessen Mitte sind 3 sogen. Trommeln 12′ lang und 9″ breit für Frachten angebracht, wodurch die Beistellung eines Beiwagens entbehrlich wird. Dieser 310 Zollcentner schwere Postwagen ist für den Dienst auf der Wien-Triester Route bestimmt, also für jene Route, wo die Bahnlinie mitunter die kleinsten Curven bildet.

Die zur Postbeförderung auf den Eisenbahnen dienenden Einrichtungen haben durch klare Vorschriften, zweckentsprechende Drucksorten und ganz einfache Requisiten den Zweck der fahrenden Postämter illustrirt, die Ausdehnung der Aufgabszeit der mit den Bahnzügen zu befördernden Briefe bis auf den äussersten Termin zu ermöglichen, weiters die Beförderung der einlaufenden Briefe auf das Thunlichste zu beschleunigen und die Manipulation bei den stabilen Postämtern längs der Eisenbahn zu vereinfachen. Die Zahl der seit dem Jahre 1850 nach und nach activirten fahrenden Postämter ist ungeachtet der Kostspieligkeit ihrer Herstellung auf 39 derlei Aemter vermehrt worden, welche täglich 2738 Meilen befahren und deren weitere Vermehrung noch im Zuge ist.

Bezüglich der anderen ausgestellten Post- und Eisenbahn-Cours-Karten verdient die Klarheit und Schönheit ihrer Ausführung um so mehr Anerkennung, als dieselben auf die möglichst schnelle und billige Weise hergestellt werden müssen, da der stete Wechsel der Verhältnisse und namentlich die mit jeder Aenderung der Fahrordnung der Bahnzüge oder Eröffnung neuer Bahnstrecken nach weiten Richtungen eintretende Modification der Postcourse eine sehr rasche Ausführung der diesfälligen Arbeiten und eine fortwährende, stets neue Kosten verursachende Erneuerung dieser Behelfe bedingt. Es musste deshalb die Lithographie allein vermieden und die Herstellung der Karten im photo-lithographischen Wege angestrebt werden, indem dieselben dadurch sozusagen augenblicklich, ganz stereotyp und so billig zur Ausführung gelangen, dass z. B. die Post-Cours-Karte von Böhmen (12 Blätter) auf 67,5 kr., von Mähren und Schlesien (6 Blätter) auf 33 kr., dagegen die Postkarte von Böhmen und von Steiermark nebst Kärnthen (je 1 Blatt) auf 13,5 resp. 17 kr. kommt.

Aus der Oesterreichischen Post-Statistik sei noch erwähnt, dass von den 6 517 913 Meilen, welche die Postsendungen im Jahre 1872 zurückgelegt haben, 2 086 896 Meilen auf Eisenbahnfahrten zu rechnen sind.

Zur Exposition der Oesterreichischen Telegraphen übergehend, erregt bei der Darstellung des Linienbaues die durch ein paar unscheinbare Holzschnitte repräsentirte Imprägnirung der Holzsäulen alle Aufmerksamkeit. Erfahrungsgemäss muss eine gewöhnliche Telegraphen-Säule nach 4, eine imprägnirte aber nach 10—12 Jahren durch eine neue ersetzt werden, was bei dem jährlichen Bedarf von 50—60 000 Säulen und dem Durchschnittspreis einer imprägnirten Säule loco Werkplatz zu 2 fl. 50 kr., wovon etwa ein Drittel der Imprägnation à la Boucherie (mittelst einer verdünnten Lösung von Kupfervitriol) kostet, von grosser finanzieller Bedeutung ist.

Wir müssen die nicht speciell dem Bahndienste gewidmeten Feld-Telegraphen und das in einem sehr grossen Maassstabe ganz exact ausgeführte Modell des neuen, eben im Bau begriffenen Wiener Central-Telegraphen-Gebäude übergehen, um uns den ausgestellten Requisiten der Stationseinrichtungen zuzuwenden. Dieselben repräsentiren die derzeit in Oesterreich in Anwendung stehenden zwei nicht rivalisirende, sondern einander ergänzende Systeme und zwar das Morse'sche System in Hoch- und Farbschreibern und Hughes'sche mit Typendruck. Die Farbschrift-Apparate sind theils mit, theils ohne Translationsvorrichtung.

Der Hughes'sche Apparat ist zur Correspondenz zwischen den grossen Stationen mit lebhaftem Verkehr bestimmt, von welchen je zwei durch einen besonderen Draht verbunden sind. Die Drähte waren auf der ebenfalls ausgestellten Telegraphenkarte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie durch schwarze, rothe und grüne Linien (internationale, sogen. Reichs- und Omnibus-Linien) repräsentirt; diese letzteren Linien (III. Kategorie) dienen dem Verkehre kleinerer Stationen, haben daher nur Morse-Apparate, während die der I. ausschliesslich und die der II. Kategorie grossentheils schon mit Hughes-Apparaten besetzt sind.

Der Besprechung des Leitungsmaterials ist die Bemerkung voranzuschicken, dass die Anfangs der 50er Jahre von dem berühmten Steinheil eingeführten unterirdischen Leitungen, welche dem Oesterr. Staate über 1 Million gekostet haben, bald beseitigt werden mussten und dass die vom früheren Professor der Physik und späteren Minister Baumgartner getroffenen Anordnungen sich ungeachtet seitheriger vielfacher Versuche und Abänderungen im Wesentlichen heute noch als zweckmässig erweisen. Die Leitungsdrähte sind 5 $^{m}/_{m}$ stark von Eisen und erfordern so grosse Auslagen, dass dieselben für den vorjährigen Bedarf von circa 35 000 Ctr. über eine halbe Million betrugen. Die Verbindung der Drähte durch Bildung eines Knotens muss mittelst einer Zinnschicht gegen die Oxydation geschützt werden. Die diesfälligen sowie die Spannvorrichtungen, die Steigeisen für die Aufseher zum Emporklettern an der Säule ohne Leiter, die Untersuchungsapparate mit der Vorrichtung der Einschaltung in jeder Station, das Werkzeug-Necessaire zur alsbaldigen Behebung der Stränge und so viele andere Requisiten waren sehr sorgsam und einfach ausgeführt.

Um die Anwendung der verschiedenen Apparate ersichtlicher zu machen, wurden 3 Stationen eingeschaltet und zwar 2 Stationen als End-Stationen und eine Mittel-Station, die zugleich als End- und Translations-Station fungirten. Als Translator war ein Doppelstift-Apparat verwendet. Zur Stromerzeugung wurden zweierlei constante Elemente, nämlich das Daniel'sche Zink-Kupfer-Element in seiner ursprünglichen Form mit Thon-Diaphragma und das verbesserte Meidinger'sche Element mit Zink und Blei verwendet.

Schliesslich sei noch der ebenfalls ausgestellte Illimit-Apparat des Telegraphen-Amts-Officialen A. Bauer in Wien erwähnt, durch welchen auf Einem Drahte mehrere Depeschen gleichzeitig und zwar mit gleichen oder mit verschiedenen Apparaten befördert werden. Diese Art der Correspondenz ist wesentlich verschieden von der sogenannten Doppel- oder Gegen-Correspondenz. Das System Bauer's benützt nämlich zur Beförderung mehrerer gleichzeitiger Depeschen für die übrigen die Lücken, welche zwischen den Zeichen der ersten Depesche noch vorhanden bleiben und während welcher der Leitungsdraht eigentlich unbenützt bleibt; jedes Zeichen wird unter Benützung des polarisirten Relais von Siemens gewissermassen auf die Momente seines Entstehens und Verschwindens reducirt. Dasselbe Problem war noch durch einen anderen Ausstellungs-Apparat, den telegrafe multiple von Meyer in Paris, auf gänzlich verschiedenem, jedoch nicht so vollständigem Wege wie beim Illimit gelöst.

Entwurf
eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen,

bearbeitet vom Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich.

(Fortsetzung aus No. 7.)

Bauliche Einrichtung der Eisenbahnen und Beschaffenheit ihrer Betriebsmittel (§. 9—17).

Nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen resp. den Concessions-Urkunden und Statuten der Gesellschaften unterliegen die Baupläne der Bahnen und Bahnhöfe, sowie die Construction der Betriebsmittel und die Eröffnung des Betriebes schon jetzt der staatlichen Genehmigung, so wie die Erhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel in gehörigen Zustand, der beständigen Aufsicht der Staatsregierung. Diese Genehmigung und Aufsicht wird in den §§. 9, 10, 12, 13, 14 u. 15 des Entwurfs, entsprechend der allgemeinen Erwägung über das Ver-

hältniss des Reichs und der Bundesstaaten zum Eisenbahnwesen, dem Reiche übertragen.

Zur Betreibung des Bahnnetzes als eines einheitlichen im ganzen Deutschen Reich, ist ausdrücklich vorgesehen, dass die baulichen Einrichtungen, sowie die Construction der Betriebsmittel der Eisenbahnen in solche Uebereinstimmung zu bringen sind, dass Locomotiven und Wagen, sowie ganze Züge von einer Bahn auf die andere übergehen und ohne Gefährdung der Betriebssicherheit überall verwendet werden können.

Selbstverständlich sind diejenigen Fälle ausgenommen, in welchen die örtlichen Verhältnisse (Steigungen, Curven etc.) Ausnahmen erfordern, oder, wie bei secundären Bahnen, das Durchgehen sämmtlicher Betriebsmittel der Natur der Sache nach nicht beabsichtigt wird. Diese Ausnahmefälle sind durch den Zusatz über die einheitlichen Einrichtungen der Bahnen etc. im §. 9 — soweit ausführbar und das Interesse des allgemeinen Verkehrs es erfordert — berücksichtigt.

Es erschien im Interesse des Verkehrs geboten, die Befugniss der Reichs-Aufsichtsbehörde ausdrücklich dahin auszudehnen, dass dieselbe den Eisenbahn-Unternehmer anhalten kann, für rechtzeitige Erweiterung seiner Anlagen und Vermehrung seiner Betriebsmittel Sorge zu tragen, wenn sie zur Bewältigung des vorhandenen, oder in den nächsten Jahren zu erwartenden gesteigerten Verkehrs nicht ausreichen.

§. 11.

Im §. 11 ist die Bestimmung des §. 14 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 wiedergegeben, welche den Unternehmer zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Landes-Polizeibehörde an Wegen etc. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden. Die Fassung der Bestimmung ist näher präcisirt, insofern als die Verpflichtung zur Einrichtung derjenigen Anlagen etc. ausgesprochen ist, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen die in Folge des Baues und Betriebes der Eisenbahnen entstehenden Gefahren und Nachtheile bei Feststellung des Bauplanes von dem zuständigen Reichs-Eisenbahn-Commissariat nach Verständigung mit der betreffenden Landes-Polizeibehörde für erforderlich erklärt werden. Da die Eisenbahn-Verwaltungen der Reichs-Aufsichtsbehörde unterstehen, so ist letztere zur Festsetzung der Anlagen für competent erklärt, die Verständigung mit der betreffenden Landes-Polizeibehörde indessen vorgesehen, welcher ressortmässig bei der Entscheidung in diesen Fragen, soweit sie das Landes-Interesse betreffen, interessirt ist.

Durch die angenommene Fassung hat ausserdem jeder Zweifel darüber gehoben werden sollen, dass es sich allein um Anlagen handelt, welche bei Feststellung des Bauplanes sich als nothwendig herausstellen.

Es erschien endlich nothwendig vorzusehen:

1. das Verhältniss des Eisenbahn-Unternehmers zur Reichs-Kriegsverwaltung, wenn die Eisenbahnbauten im Bereich militärischer Befestigungen ausgeführt werden (§. 12),
2. das Verhältniss des Eisenbahn-Unternehmers zu anderen Unternehmern, wenn dieselben Anschluss an bestehende Unternehmungen suchen (§. 17).

§. 12.

Bei dem Bau neuer Bahnen im Bereich militärischer Befestigungen wird nicht ausser Acht zu lassen sein, dass die Anlage der Bahn den militärischen Interessen speciell förderlich sein kann, wenngleich daraus zunächst fortificatorische Aenderungen und somit pecuniäre Geldaufwendungen erwachsen.

Das Verlangen der Kriegsverwaltung auf den Umbau etc. der Befestigungen, wenn Eisenbahnen in deren Bereich gebaut werden sollen, kann billiger Weise höchstens auf die Wiederherstellung der bisherigen Vertheidigungsfähigkeit sich erstrecken.

Da Leistungen dieser Art nur mit grosser Schwierigkeit vom Unternehmerin natura erfüllt werden können und die pecuniäre Bedeutung sich seiner Beurtheilung völlig entzieht, so erscheint es billig und angemessen, dass die Forderung der Militär-Verwaltung in einer Geldsumme ausgedrückt wird, bis zu deren Betrage höchstens die Kosten der neuen Anlagen oder Umänderungen zur Wiederherstellung der bisherigen Vertheidigungsfähigkeit dem Unternehmer zur Last fallen. Ausserdem muss diese Verpflichtung vor Ertheilung der Concession präcisirt werden, damit der Unternehmer das Maass der Anforderungen rechtzeitig übersehen kann und nicht hinterher bei der Bau-Ausführung Anforderungen gegenüber gestellt wird, welche ausserhalb seiner Berechnung lagen.

§. 17.

Die Verpflichtung, welche das Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838 dem Eisenbahn-Unternehmer auferlegt, den Anschluss anderer Eisenbahn-Unternehmungen geschehen zu lassen, ist im Alinea 1 des §. 17 wiederholt.

Zur Vermeidung der erheblichen betriebstechnischen Inconvenienzen, die ein Anschluss in freier Bahn für beide Theile gewährt, ist indessen diese Verpflichtung auf den Anschluss an die Stationen der Bahn beschränkt.

Ausserdem sind in diesem Paragraphen die Eisenbahn-Unternehmer für verpflichtet erklärt, auf Beschluss des Bundesraths die Mitbenutzung von Brücken über grössere Flüsse, von Tunneln und Viaducten anderen Eisenbahn-Unternehmern gegen angemessene Vergütung zu gestatten, so lange die Betriebsverhältnisse des eigenen Unternehmens dies zulassen.

Das Preussische Gesetz hat bezüglich der Mitbenutzung der Bahnen sehr ausführliche, von einem andern Gesichtspunct ausgehende Bestimmungen, welche indessen in der gegebenen Weise nie practisch geworden sind; so wenig als gleiche Verhältnisse in andern Ländern sich haben entwickeln können. Das Preussische Gesetz unterscheidet und behandelt die Bahn selbst als öffentliche Strasse und den Transport-Betrieb darauf als ein, Jedem zustehendes Gewerbe, welches er gegen Zahlung eines bestimmten, practisch indessen nach den gegebenen Vorschriften fast nicht festzusetzenden Bahngeldes an die Bahneigenthümer, ausüben darf. Die selbstständige Ausführung des Transportsbetriebes durch jeden Dritten muss nach den jetzt vorliegenden Erfahrungen im Eisenbahnwesen als völlig unausführbar angesehen werden, da weder die Sicherheit noch die äussere Ordnung des Betriebes eine selbstständige Thätigkeit vieler Interessenten auf der Bahn selbst, namentlich aber auf den Bahnhöfen zulässt.

Thatsächlich kommt vielmehr nur in einzelnen Fällen vor, dass ein Bahneigenthümer einem zweiten Eisenbahnunternehmer die Mitbenutzung einer kürzeren Bahnstrecke (meist bei Anlage selbstständiger Bahnhöfe durch den letztern) auf Grund vorheriger specieller Verständigung über die Ausführung des Betriebes auf der gemeinschaftlichen Strecke gestattet. Insoweit kann auch ein gemeinschaftlicher Betrieb zweier Unternehmer auf derselben Strecke technisch als ausführbar angesehen werden, namentlich so lange der Verkehr beider Unternehmer nicht stark ist und eine Verständigung über die Durchführung der Züge somit in den Betriebsverhältnissen besonderen Schwierigkeiten nicht begegnet. Im Allgemeinen ist indessen als nicht zweifelhaft anzusehen, dass sowohl die Sicherheit des Betriebes und die strenge Regelung der Verantwortlichkeit als die Ordnung des Verkehrs nach den Forderungen des Verkehrsbedürfnisses, die selbstständige Durchführung jedes einzel-Bahnunternehmens in hohem Maasse wünschenswerth erscheinen lässt und dass in Fällen gewöhnlicher Art die Anlage selbstständiger Geleise im beiderseitigen Interesse liegt, auch einen zu erheblichen Kostenaufwand nicht verursachen wird. Das Verkehrs-Interesse kann hierbei nicht beeinträchtigt werden, da der Anschluss des einen Eisenbahnunternehmens an das andere in allen Fällen gewahrt ist und der Durchgang der Wagen und der Züge von einer Bahn zu andern, sowie die directe Expedition im Personen- und Güterverkehr, im Verkehrsinteresse nach den weiter unten folgenden Vorschriften von der Aufsichtsbehörde erzwungen werden kann.

Es erscheint fraglich, ob nicht bestehende Eisenbahngesellschaften, gegenüber letzteren Vorschriften, in einzelnen Fällen namentlich bei Benutzung kostspieliger Bahnstrecken, aus finanziellen Gründen rathsam finden möchten, den Gemeinschaftsbetrieb, der directen Durchführung der Personen- und Güterzüge des zweiten Unternehmers als eigner, vorzuziehen.

Nur in solchen Fällen muss es als nothwendig angesehen werden, einem Eisenbahnunternehmer die Verpflichtung aufzuerlegen, die Mitbenutzung seiner Anlagen zu gestatten, wo es technisch unmöglich ist, eine zweite Eisenbahn-Anlage in gleicher Richtung durchzuführen oder so kostspielig sein würde, dass der Bau der zweiten Anlage als Verschwendung des Nationalvermögens anzusehen sein würde.

Es ist dies der im Gesetz-Entwurf vorgesehene Fall des Baues von Brücken über grössere Flüsse, von Tunneln und Viaducten. In diesem Fall wird von vornherein auf die Möglichkeit Rücksicht genommen werden müssen, dass das öffentliche Interesse die Zulassung eines zweiten Unternehmens erfordern kann. Dass diese Zulassung nur so lange stattfindet, als die Betriebsverhältnisse des eigenen Unternehmens es gestatten, liegt in der Natur der Sache.

Die §§ 9—17 des Entwurfs lauten:

§ 9.

Die baulichen Einrichtungen, sowie die Construction der Locomotiven und Wagen aller Eisenbahnen im Deutschen Reiche sind, soweit ausführbar und das Interesse des allgemeinen Verkehrs es erfordern. in solche Uebereinstimmung zu bringen, dass einzelne Locomotiven und Wagen, wie ganze Eisenbahnzüge von einer Bahn auf die andere übergehen und ohne Gefährdung der Betriebssicherheit überall verwendet werden können.

§ 10.

Der Genehmigung des zuständigen Reichs-Eisenbahn-Commissariats bedürfen:

1. *die Situations- und Nivellementspläne der Bahn,*
2. *die Entwürfe der Futtermauern, der Wegeübergänge (auch Ueber- und Unterführungen) und Brücken, sowie der Tunnels und sonstiger aussergewöhnlicher Bauwerke,*
3. *die Construction des Oberbaues,*
4. *die Entwürfe zu den Anlagen der Bahnhöfe und Haltestellen,*
5. *desgleichen zu denjenigen Räumen der Empfangs- und Nebengebäude, welche zum Gebrauch für das Publicum oder für den Dienst bestimmt sind,*
6. *die Construction der Locomotiven, Wagen und sonstigen Fahrbetriebsmittel.*

§ 11.

Der Unternehmer einer Eisenbahn ist zur Einrichtung derjenigen Anlagen an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluth-Anstalten sowie ähnlicher Anlagen, verpflichtet, welche im öffentlichen Interesse für die benachbarten Grundstücke oder zur Sicherung gegen die in Folge des Baues und Betriebes der Eisenbahn entsteh-

enden Gefahren und Nachtheile bei Feststellung des Bauplans von dem zuständigen Reichs-Eisenbahn-Commissariat nach Verständigung mit der betreffenden Landes-Polizeibehörde für erforderlich erklärt werden. Die Unterhaltungspflicht erstreckt sich nicht auf solche Anlagen, welche als Ersatz bereits bestehender anzusehen sind.

Entsteht nach Eröffnung des Betriebes einer Eisenbahn nachträglich die Nothwendigkeit der Herstellung, Aenderung oder Vermehrung solcher Anlagen, so kann der Eisenbahn-Unternehmer zu deren Einrichtung und Unterhaltung auf Antrag und für Rechnung dessen, den es angeht, wenn derselbe auf Verlangen des Unternehmers Caution leistet, durch das zuständige Reichs-Eisenbahn-Commissariat nach zuvoriger Verständigung mit der betreffenden Landes-Polizeibehörde angehalten werden.

§ *12.*

Wenn Eisenbahnbauten in dem Bereich militärischer Befestigungen ausgeführt werden, durch welche die bisherige Vertheidungsfähigkeit derselben vermindert wird, so ist der Eisenbahn-Unternehmer zur Zahlung einer in der Concessionsurkunde festzustellenden Maximalsumme an die Militärverwaltung verpflichtet, aus welcher die Kosten der zur Wiederherstellung der bisherigen Vertheidigungsfähigkeit erforderlichen neuen Anlagen zu bestreiten sind.

§ *13.*

Das zuständige Reichs-Eisenbahn-Commissariat ist befugt, sich durch specielle Ueberwachung des Baues von der Güte des zu verwendenden Materials und der anschlagsmässigen Ausführung der Bauten zu überführen.

§ *14.*

Keine Eisenbahn darf dem Betriebe übergeben werden, bevor sich nicht das zuständige Reichs-Eisenbahn-Commissariat von der, den genehmigten Projecten entsprechenden Herstellung der baulichen Anlagen und Einrichtungen Ueberzeugung verschafft und seine Genehmigung zur Eröffnung des Betriebes ertheilt hat.

§ *15.*

Die Fahrgleise und alle übrigen baulichen Anlagen und Einrichtungen der Eisenbahnen, durch deren Beschaffenheit die Sicherheit des Transportbetriebes beeinflusst wird, sowie die Locomotiven und Wagen, müssen fortdauernd in solchem Zustande erhalten werden, dass die Bahn mit der gestatteten grössesten Geschwindigkeit befahren werden kann, ohne die in den Zügen befindlichen Personen und Güter, sowie die Beamten und Arbeiter der Bahn, abwendbaren Gefahren auszusetzen.

Die zur Benutzung des Publicums bestimmten Räume und Einrichtungen sind stets so zu unterhalten, dass dieselben geeignet sind, ihrem Bestimmungsorte zu dienen.

§ *16.*

Sobald die Erfahrung zeigt, dass die baulichen Anlagen und Einrichtungen oder die Locomotiven und Wagen einer Eisenbahn zur Bewältigung des vorhandenen oder des in den nächsten Jahren zu erwartenden gesteigerten Verkehrs nicht ausreichen, ist das Reichs-Eisenbahn-Amt auf Antrag des competenten Reichs-Eisenbahn-Commissariats nach vorheriger Anhörung des Vorstandes des Eisenbahn-Unternehmens zu fordern berechtigt, dass der Eisenbahn-Unternehmer für die rechtzeitige Erweiterung bezw. Mehrbeschaffung Sorge trage. Mit der bezüglichen Anordnung des Reichs-Eisenbahn-Amts sind dem Unternehmer zugleich die Gründe mitzutheilen. Gegen diese Entscheidung steht dem Unternehmer der Recurs an den Bundesrath zu, welcher in einer präclusivischen Frist von 4 Wochen beim Reichs-Eisenbahn-Amt anzumelden und zu begründen ist.

§ *17.*

Jeder Eisenbahn-Unternehmer ist verpflichtet, auf Beschluss des Bundesrathes den Anschluss anderer Eisenbahn-Unternehmungen auf jeder Station seiner Bahn, und die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen und Umänderungen sich gefallen zu lassen. Die Kosten dieser Einrichtungen und Umänderungen sind von dem Unternehmer der anschliessenden Bahn zu tragen. Jeder Eisenbahn-Unternehmer ist ferner verpflichtet, auf Beschluss des Bundesrathes die Mitbenutzung von Brücken über grössere Flüsse, von Tunneln und Viaducten anderen Eisenbahn-Unternehmern gegen angemessene Vergütung zu gestatten, so lange die Betriebsverhältnisse des eigenen Unternehmens dies zulassen.

Im Falle mangelnder Verständigung zwischen den Unternehmern setzt der Bundesrath die zu leistende Vergütung sowie die sonstigen Bedingungen für die Mitbenutzung solcher Anlagen fest.

Verwaltung der Eisenbahnen. (§. 18 und 19).

Das allgemeine Verkehrs-Interesse erfordert, dass bei jedem Eisenbahn-Unternehmen ein Vorstand eingesetzt wird, welcher das Eisenbahn-Unternehmen in seiner rechtlichen Stellung dem Publicum gegenüber zu vertreten hat und der Aufsichtsbehörde gegenüber die Verantwortlichkeit für die Leitung des Unternehmens trägt. Mit dieser Forderung erscheint aber auch das öffentliche Interesse bezüglich des verantwortlichen Organs der Verwaltung erschöpft. Die Zusammensetzung des Vorstandes und die etwaige Betheiligung der Gesellschaftsorgane an den Geschäften bei den Eisenbahn-Actiengesellschaften sind interne Fragen, deren Ordnung letzteren selbst überlassen werden kann und muss. Sie richten sich zum grossen Theil nach der Geschäftsgewohnheit und nach den leitenden Persönlichkeiten, deren Thätigkeit am erspriesslichsten wirken wird, wenn ihnen in ihrer Eigenart der möglichst freie Spielraum gelassen wird. Es würde die Interessen der Eisenbahn-Actiengesellschaften ohne Förderung des allgemeinen Verkehrs schwer beeinträchtigen, wenn über jene allgemeine Anordnung hinaus, — wie mehrfach geschehen ist — der Staats-Regierung die Bestimmung über die Zusammensetzung des Vorstandes oder die Genehmigung für dessen Mitglieder vorbehalten würde.

Im Interesse der vielfachen Beziehungen des Verkehrs treibenden Publicums zu dem die Gesellschaften vertretenden verantwortlichen Organ muss eine zu grosse räumliche Entfernung des Vorstands von dem Unternehmen bedenklich erscheinen und ist aus diesem Grunde im Alin. 2 §. 18 vorgesehen, dass der Vorstand eines Privat-Eisenbahn-Unternehmens sein Domicil am Sitze des Unternehmers oder an einem Stationsort der Bahn haben muss.

Die Anstellung der Beamten im Eisenbahndienst ist selbstverständlich Sache der Eisenbahn-Verwaltung.

Bei denjenigen Angestellten indessen, deren Thätigkeit die Sicherheit des Betriebes beeinflusst, oder von denen die Eisenbahn-Polizei gehandhabt wird, muss die Reichs-Aufsichtsbehörde die Befugniss haben, sowohl allgemeine Voraussetzungen der Qualification festzusetzen und das Maass ihrer Verantwortung zu regeln, als die Entfernung solcher Angestellten vom Dienst zu erfordern, welche sich unzuverlässig in Ausübung ihres Dienstes erweisen. Diese Befugniss der Reichs-Aufsichtsbehörde ist in Alin. 1 und 3 des §. 19 den Beamtenkategorien entsprechend, die hierbei in Frage kommen, präcisirt.

Im Alin. 2 ist dem berechtigten Wunsch der allgemeinen Staatsverwaltung auf Versorgung anstellungsberechtigter Militärs, soweit er mit den Bedürfnissen der Verwaltung im Einklang steht, Rechnung getragen und der Eisenbahn-Unternehmer für verpflichtet erklärt, die von ihm anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden vorzüglich aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militärs zu wählen, soweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben.

Den Eisenbahn-Unternehmern die Bildung von Pensions- und Krankencassen für ihre Beamten und Arbeiter gesetzlich besonders vorzuschreiben, erscheint nicht erforderlich, da es nach den bisherigen Erfahrungen für zweifellos gelten kann, dass die Verwaltungen im eigenen Interesse ausreichende Sorge für Beamten und Arbeiter tragen werden.

Die §§ 18 und 19 des Entwurfs lauten:

§ *18.*

Die Verwaltung jedes Eisenbahn-Unternehmens ist einem Vorstande zu übertragen, welcher aus einer oder mehreren Personen bestehen kann.

Der Vorstand eines Privat-Eisenbahn-Unternehmens muss sein Domicil am Sitz des Unternehmers oder an einem Stationsort der Bahn haben.

§ *19.*

Dem Bundesrath steht es zu, bestimmte Bedingungen für die Qualification der mit der Beaufsichtigung und Unterhaltung der baulichen Anlagen, sowie der Locomotiven und Wagen betrauten Beamten, ferner der Beamten, durch deren Thätigkeit die Sicherheit des Betriebes beeinflusst wird, ein für alle Mal festzusetzen und das Maass der Verantwortlichkeit dieser Beamten in Beziehung auf die Sicherheit des Transportbetriebes zu regeln.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die von ihm anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, soweit sie sich zur Anstellung melden und qualificirt befunden werden, vorzüglich aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militärs, soweit dieselben das 35. Lebensjahr zurückgelegt haben, zu wählen.

Mit der Handhabung der Eisenbahn-Polizei beauftragte Beamte, sowie Locomotivführer und Heizer, welche sich bei Ausübung ihres Dienstes unzuverlässig zeigen, sind auf Verlangen des zuständigen Reichs-Eisenbahn-Commissariats aus ihrer Dienststellung zu entlassen.

(Fortsetzung folgt.)

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die Frage, ob Strikes als höhere Gewalt in den in §. 14 des Wagen-Regulativs vorgesehenen Fällen betrachtet werden sollen, ist nunmehr von der geschäftsführenden Direction auf die Tagesordnung der diesjährigen General-Versammlung gesetzt und die Vorbereitung des Gegenstandes durch die Commission für Angelegenheiten des Wagen-Regulativs veranlasst worden.

Berliner Briefe.

Berlin, 26. Januar. (Tariffrage; Fusion der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn; Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter sowie der Berlin-Hamburger Eisenbahn; Köln-Mindener Eisenbahn; Essen-Werden; Rhönbahn; Zahnradbahn nach dem Niederwalde; Gotha-Ohrdruf; Gera-Weimar; Reppen-Berlin; Glogau-Landesgrenze; Oberschlesische Eisenbahn.)

Die Eisenbahn-Tariffrage kommt endlich in der Presse lebhaft in Fluss und darf dies auf die Nachricht der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen von der ablehnenden Haltung des Reichskanzlers zurückgeführt werden. Wenn die Agitation von Erfolg sein soll, so darf dieselbe so bald nicht erlahmen. Die Börsenstimmung für die Actien der schweren Eisenbahnen trägt das Ihrige dazu bei, die Frage in Fluss zu halten. Als eine neuerliche officielle Kundgebung bezüglich der Tarife ist zu registriren, dass das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, von Seiten der Verwaltungen mehrerer Norddeutschen Eisenbahnverbände beauftragt, den Preussischen Herrn Handelsminister um baldige Bescheidung auf ihr Gesuch vom 18. August v. J. um Genehmigung der in Aussicht genommenen Tariferhöhungen zu bitten, unter dem 5. Januar d. J. folgenden Bescheid erhalten hat: „Dem Directorium erwidere ich auf die Vorstellung vom 20. December v. J., dass ich mich noch nicht in der Lage befinde, auf das in Bezug genommene Gesuch vom 18. August vorigen Jahres um Gestattung der Erhöhung der Gütertarife Auskunft zu ertheilen. Der Minister für Handel etc. Dr. Aachenbach.“ Der Bescheid ist nach Eingang des Rescriptes des Reichskanzlers erlassen, dessen zuerst von der Redaction dieses Blattes Erwähnung gethan werde.

Der von dem Herrn Handelsminister in Sachen der Fusion der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Bahn von den Gesellschaftsvorständen eingeforderte weitere erläuternde Bericht ist nunmehr eingegangen. Eine Entscheidung ist aber vor der Hand nicht zu erwarten, weil die in Aussicht genommene Eisenbahngesetzgebung bezüglich der Fusionen specielle Bestimmungen enthält und man so vielleicht Anstand nehmen wird, kurz vor Thorschluss eine Entscheidung nach der früheren Praxis zu fällen.

In der am 17. d. M. stattgehabten Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft wurden die Anträge der Gesellschaftsvorstände sämmtlich genehmigt. Die Generalversammlung beschloss nämlich: 1. a) Die Betheiligung an der Berliner Stadtbahn mit 2 Millionen und b) den Bau einer Anschlussbahn aus der Lehrter Linie zu dieser Stadtbahn. 2. Die Herstellung einer Zweigbahn aus der Magdeburg-Erfurter Linie von Mansfeld nach Eisleben zum Anschluss an Halle-Cassel. 3. Die Herstellung einer Verbindung vom Centralbahnhof Magdeburg nach Neustadt-Magdeburg zum Anschluss an die M.-Oebisfelder Bahn. 3. Die Ergänzung der statutarischen Bestimmungen im 11. Nachtrag dahin, dass es den Gesellschaftsvorständen überlassen bleibt, den Hilfsarbeitern im Directorium Sitz und Stimme bei Beschlüssen in den Angelegenheiten zu geben, die von ihnen bearbeitet wurden.

Die Generalversammlung der Berlin-Hamburger Bahn am 20. d. M. genehmigte ebenfalls sämmtliche Anträge nämlich: 1. die Betheiligung der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft an der zu erbauenden Berliner Stadt-Eisenbahn durch Zeichnung von 1 000 000 Thlr. Stamm-Actien der Berliner Stadt-Eisenbahn-Gesellschaft, sowie die Herstellung eines Anschlusses von der Stammbahn an die zu erbauende Stadt-Eisenbahn, ertheilte 2. der Direction nachträglich die vorbehaltene Genehmigung zu dem im Einverständniss mit dem Ausschusse vollzogenen, zwischen dem Preussischen Fiscus, der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft und der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag d. d. Berlin, 15. December 1873, und ermächtigte 3. die Direction, die Bedingungen der Concession zum Bau und Betriebe der Anschlussbahn an die Berliner Stadt-Eisenbahn mit den Staatsbesörden zu vereinbaren, wegen Beschaffung des Capitsls für die Betheiligung an dem mehrerwähnten Unternehmungen mit 1 000 000 Thlr. und des Bau-Capitals zur Herstellung des Anschlusses, sowie wegen der Aenderung und Ergänzung des Gesellschafts-Statuts nach Verständigung mit den betheiligten hohen Regierungen die erforderlichen Veranlassungen zu treffen.“

Der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist die Genehmigung zur Anfertigung der Vorarbeiten für eine Eisenbahn von der Stadt nach dem Bahnhofe Beckum ertheilt worden.

In den letzten Tagen ist das Expropriations-Verfahren für die Verbindungsbahn zwischen Essen und Werden beendet worden und diese Bahn nunmehr in ihrer ganzen Länge in Angriff genommen. Die Bahn ist 7,2 Kil. lang und bietet, des gebirgigen Terrains wegen, bei der Bauausführung aussergewöhnliche Schwierigkeiten.

Dem Rhön-Eisenbahn-Consortium mit seinem Vorstand in Gersfeld soll von dem Herrn Handelsminister die Concession zur Ausführung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn Fulda-Gersfeld-Neustadt a. S. ertheilt worden sein.

Ebenso ist dem Ingenieur M. Lippold zu Mainz die Genehmigung zur Anfertigung der speciellen Vorarbeiten für eine Zahnradbahn nach dem Niederwalde in der Richtung von Assmannshausen resp. Rüdesheim ertheilt worden.

Gegenüber der ausgesprochenen Besorgniss, dass die projectirte Bahnlinie Gotha-Ohrdruf, weil über deren Ausführung nichts mehr verlaute, als aussichtlos zu betrachten sein dürfte, gab der Coburg-Gothaische Minister in dem Abgeordnetenhause des Thüringischen Kleinstaates die beruhigende Erklärung ab, dass beregtes Project seit dem diesbezüglichen Beschlusse des Speciallandtags vom 7. März v. J. auf Hindernisse, welche derartige Befürchtungen nur entfernt rechtfertigten, nicht gestossen sei.

Das Herzogthum Meiningen hat den mit Weimar, Altenburg und Reuss j. L. abgeschlossenen Ssaatsvertrag publicirt, wonach genehmigt wird, dass die Weimar-Geraer Bahn bei dem Dorfe Lichtenhain bei Jena das Meiningische Gebiet berührt und die Concession zum Bau auch Seitens der Meininger Regierung ertheilt wird. So lange die übrigen Regierungen Garantie-Zuschüsse leisten müssen, verzichtet Meiningen auf die Eisenbahn-Steuer. Weimar vertritt im Allgemeinen die Rechte Meiningens bei dieser Bahn.

Die Breslauer Handelskammer beschäftigte sich in ihrer Sitzung vom 20. c. mit dem Project der Linie Reppen-Berlin, welche von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft in Aussicht genommen war. Es wird die Mittheilung gemacht, dass der erste Antrag auf Ertheilung der Concession bereits vor $1\frac{1}{4}$ Jahren, ein zweiter vor einem halben Jahre und eine mündliche Anfrage vor 4 Monaten erfolgt sei. Ein Rescript sei noch nicht eingegangen, doch gehe aus den mündlichen Andeutungen des Herrn Ministers hervor, dass eine ablehnende Antwort zu erwarten sei. Die Genehmigung zu den Vorarbeiten sei der Freiburger Bahn ertheilt worden. Es wurde beschlossen, in einer Petition an den Handelsminister den Bau dieser Linie zu befürworten.

In einer am 16. d. M. bei dem Landrath v. Jagwitz zu Glogau stattgehabten Conferenz der Interessenten des Eisenbahn-Projectes Glogau-Landesgrenze, entschied man sich, wie aus Liegnitz berichtet wird, für die Strecke: Glogau-Primkenau-Bunzlau-Naumburg-Lauban-Landesgrenze, gegenüber der näheren Linie: Glogau-Primkenau-Kohlfurt-Landesgrenze. Zugleich wurde beschlossen, bei dem Handelsminister die Erlaubniss zum Beginn der Vorarbeiten nachzusuchen.

Das Handelsministerium soll den Grundsatz aufgestellt haben, bei allen Eisenbahn-Gesellschaften die coursirenden Prioritäten in ein bestimmtes Verhältniss zu den Stammactien zu bringen, nämlich $^2/_5$ zu $^3/_5$. Bei der Oberschlesischen Eisenbahn hat die Summe der emittirten Prioritäten über dieses Verhältniss hinaus zugenommen und zwar insbesondere dadurch, dass für die von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft erworbenen Wilhelmsbahn- und Niederschlesische Zweigbahn-Stammactien Prioritäten in Umlauf gesetzt worden sind. Es wäre somit für die Oberschlesische Eisenbahn die Nothwendigkeit eingetreten, ihr ferneres Geldbedürfniss durch Ausgabe von Stammactien zu decken und auf die durch die Generalversammlung beschlossene Alternative, auch Prioritäten zu emittiren, zu verzichten.

* **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Monat October 1873 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a) aus dem Personenverkehr 34 990 Frs., b) aus dem Güterverkehr 111 501 Frs., c) aus dem Kohlenverkauf 66 737 Frs., zusammen 213 228 Francs.

* **Preussische Ostbahn.** Nachdem in Folge der Reorganisation der Verwaltung nunmehr auch die dritte Königliche Eisenbahn-Commission in Bromberg errichtet worden, sind die Geschäfte des Ober-Maschinenmeisters, der in die Direction getreten, zum einen Theile auf die Eisenbahn-Commission, zum anderen Theile auf die Direction übergegangen. In Folge dessen ist in der Central-Verwaltung ein maschinentechnisches Bureau eingerichtet, welches im Auftrag der Direction einen gewissen Kreis von Dienstgeschäften selbstständig zu erledigen und die desfallsigen Correspondenzen in eigener Firma unter Vollziehung des Vorstandes desselben zu zeichnen hat. Die desfallsigen Correspondenzen sind daher in Zukunft nicht mehr an den Ober-Maschinenmeister persönlich, sondern „an das maschinentechnische Bureau der Königlichen Direction der Ostbahn zu Bromberg“ zu adressiren.

* **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Laut Bekanntmachung des Directoriums vom 12. d. M. sind vom 1. Januar 1874 ab alle im Localtarif der genannten Bahn enthaltenen tarifarischen Bestimmungen, in welchen ein fester Meilensatz für die Berechnung der zur Erhebung zu bringenden Frachtgebühr vorgesehen ist, aufgehoben worden und werden die bezüglichen Gebühren bis auf Weiteres derartig berechnet, dass für die Meile die Entfernung von je 7,5 Kilometer angenommen wird. An Stelle der für die leihweise Ueberlassung einer Wagendecke zu zahlenden Miethe von 15 Sgr. auf jede angefangene 25 Meilen der Beförderungsstrecke (§. 29 b. des Gütertarifs) werden fortan 16 Sgr. für jede angefangene 200 Kilometer der Beförderungsstrecke erhoben.

* **Barmen-Elberfelder Pferde-Eisenbahn.** Auf derselben hat dieser Tage die Probefahrt unter Leitung des Betriebsdirectors Büsing stattgefunden und zwar ebenso wie die frühere mit den Behörden und der technischen Commission zur Begutachtung des Systems zur allseitigen Zufriedenheit. Die Betriebs-Eröffnung kann augenblicklich noch nicht bestimmt werden, da die Gesellschaft durch den Sturz der Vereinsbank Quistorp in Concurs gerathen ist.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 24. Januar 1874. (Die Course. Raab-Oedenburg-Ebenfurth. Post-Manipulation. Ungarisch-Rumänische Anschlüsse. Ungarische Secundär-Bahnen. Wagen-Be-

stellung. Oesterreichische Staatsbahn-Bauten. Militairische Ausweise. Schiefe Brücken. Reclamations-Eingaben. Eisenbahn-Cartelle. Betriebs-Reglement. Zinsgarantie-Vorschüsse. Donau-Oder-Canal. Bahngrundbücher. Leoben-Vordernberg, Concurs. Wagenmiethe. Stations-Gebäude. Bannlegung der Wälder. Weber's Aufsätze. Der Lupkower Tunnel.)

Seit der letzten Correspondenz haben die Course etwas nachgegeben, ohne dass ein Grund für diese Abschwächung vorläge; vielmehr hätten die Galizischen Bahnen durch ihren überraschenden Aufschwung, welcher z. B. der Carl-Ludwig-Bahn in Einer Woche 450 000 Ctr. Fracht zuführte, mehr Berücksichtigung verdient. Nur die am tiefsten stehende Ungarische Ostbahn hob sich ein wenig, da die commissionellen Verhandlungen des Unterhauses den Actionairen doch einige Aussichten eröffnen.

Die Ungarische Regierung hat dem Hause Erlanger, als Concessionär der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, folgende wesentliche Zugeständnisse gemacht: 1. Die von den Concessionären hinterlegte Caution wird denselben gegen Deponirung bankfähiger Wechsel bis zur Höhe des Betrages zurückerstattet. 2. Die Concessionäre sind berechtigt, drei Fünftheile des Actien-Capitales in Prioritäten zu elociren, sowie 3. das Baucapital in zwei Theile zu zerlegen nach Massgabe der beiden Bestandtheile der Linie Raab-Oedenburg und Oedenburg-Ebenfurth; endlich wird den Concessionären der Bau besonderer Bahnhöfe in Raab und Oedenburg erlassen, worüber jedoch die Bau-Unternehmer mit der Staats- und Südbahn-Gesellschaft ein besonderes Abkommen zu treffen haben.

Von der Ungarischen Regierung wurde angeordnet, dass die Züge die Station nicht früher verlassen dürfen, bevor die rothen Fähnchen nicht entfernt wurden, welche die Nothwendigkeit des Aufenthaltes wegen der Post-Manipulation anzeigen.

Von den 4 projectirten Anschlüssen der Ungarisch-Rumänischen Bahnen (Orsova, Tömös, Vulkan und Ojtoz oder Uz) sollen nur die ersten 2 vorläufig zur Ausführung kommen.

Die Ungarische 21er Unterhaus-Commission zur Berathung der Mittel gegen die bedrängte Finanzlage des Landes zieht auch die Bahn-Subventionen und Organisirungen sowie die Frage in Erwägung, wie dem Lande ohne fernere Belastung Eisenbahnen zu beschaffen wären. Gegen die Secundairbahnen spricht sich nun die gewonnene Erfahrung aus. Valkany-Perjámos hat kaum 200 000 fl. pro Meile gekostet und kann nicht die Zinsen, Nyiregyháza-Ungvar sogar nicht die Betriebskosten decken. Die von der Staatsbahn erworbene Secundairbahn Tót-Megyer-Surány wurde (wie bereits gemeldet) am 15. d. M. eröffnet; die Gömörer Industriebahnen erheischen fortwährend Zuschüsse.

Durch persönliche Einwirkung des Oesterreichischen Handelsministers wurde der von der Dux-Bodenbacher Bahn der Firma Kramer-Klett in Nürnberg zugedachte Bestellung von 2000 Wagen inländischen Fabriken zugewendet.

Die Oesterreichischen Staatseisenbahn-Bauten haben in der Zeit, seitdem das Abgeordnetenhaus das Gesetz bezüglich der Inangriffnahme dieser Bauten erlassen hat, bedeutende Fortschritte gemacht. Das Galizische Bahnnetz betreffend, so ist die Trace Tarnow-Leluchow vollständig abgesteckt und die Sondirgruben beendet. Die politische Begehung ist von Tarnow bis Neu-Sandec vollendet und wird, sobald die ganze Strecke commissionell begangen ist, mit der Expropriirung begonnen. Die technischen Arbeiten betreffend, so ist der Tunnel-Voreinschnitt bei Zegestow seit September in Angriff genommen und der grosse Felseinschnitt bei Meiden in diesen Tagen begonnen worden. In Istrien ist die Streckenabsteckung nahezu vollendet und wird, um der ungeheuren Noth im Lande einigermassen abzuhelfen, bereits an der Herstellung des Bahnhof-Plateaus in Pola und Rovigno, sowie an einem grossen Felseinschnitt bei Pisino gearbeitet. Endlich sind für die Galizische sowohl als die Istrianer Bahnen die Ausschreibungen für Schienen und Schwellen und für erstere auch die der Fahrbetriebsmittel erfolgt.

Seitens der Oesterreichischen Regierung wurden folgende Erlässe bekannt:

1) Es ist mit Beginn jeden Jahres nach den sich jährlich ergebenden Aenderungen ein Ausweis über die militairische Benützbarkeit der Bahn nach den vorgeschriebenen Daten vorzulegen, welche sich auf die Strecken-Verhältnisse, die Betriebseinrichtungen und die Betriebsmittel erstrecken.

2) Um vorgekommenen Missdeutungen zu begegnen, wird festgestellt, dass bei sogenannten schiefen Brücken unter senkrecht gemessener Lichtweite diejenige zu verstehen ist, welche zwischen den verlängerten Fluchten der Widerlager in einer auf die Richtung des überbrückten Wasserlaufes oder Weges winkelrechten Linie sich ergiebt.

3) Zur Ermöglichung der im letzten Alinea zum §. 19 des Betriebs-Reglements vorgeschriebenen Controle ist der General-Inspection ein nach vorgeschriebenem Formulare zu verfassender Ausweis über die am 1. Tage jeden Quartals unerledigt verbliebenen Reclamations- und Entschädigungs-Eingaben zu überreichen.

Die jüngste Conferenz im Handelsministerium in Sachen der Eisenbahncartelle hat wenig zur Klärung der Ansichten über diesen streitigen Gegenstand beigetragen. Nach Eröffnung der Debatte ergriff Hofrath v. Engerth (Oesterreichische Staatsbahn) das Wort, um die Schädlichkeit der Refactien, wenn sie nicht bezwecken, einen neuen Handelsartikel gewissermassen als Experiment in den Weltverkehr einzuführen, sondern dazu bestimmt sind, im Concurrenzwege Güter von anderen Linien abzuziehen, in längerer Auseinandersetzung zu beleuchten; er habe auch nie begreifen können, weshalb der Handelsstand gegen das Cartell, das diesem ungesunden Zustande ein Ende zu machen suche, feindlich gesinnt sei; im Auslande bestünden solche Cartelle selbst mit Staatsbahnen. Ihm erwiderten sämmtliche Vertreter des Handelsstandes, indem sie die Nachtheile der Cartelle für Handel und Industrie folgendermassen hervorhoben: das Cartell, das Gegenstand der heutigen Berathung sei, bezwecke, in künstlicher Weise die Concurrenz zwischen nach gleichen Richtungen führenden Bahnen zu beseitigen. Der Handelsminister habe bemerkt, es sei keine Tarif-Erhöhung eingetreten; das sei nur richtig, insoferne die officiell publicirten Tarife in Betracht gezogen werden; es treffe jedoch nicht zu, wenn dasjenige berücksichtigt wird, was das Publicum factisch bezahlte, was um 25—50 Procent gestiegen ist. Das Cartell hätte jedoch noch eine andere traurige Folge gehabt: die der theilweisen Lahmlegung des Wiener Zwischenhandels für Ungarische Producte. Sämmtliche Delegirte der kaufmännischen Corporation stellten sonach die dringende Bitte, namentlich den subventionirten Bahnen die Genehmigung zur Fortsetzung der fraglichen Vereinbarung (Cartells) zu versagen. Hofrath Engerth hatte das Schlusswort, das darin gipfelte, die Staatsverwaltung könne den Bahnen das Recht, Verträge überhaupt zu schliessen, nicht nehmen. Der Handelsminister erklärte hierauf, er werde jetzt, nachdem er die Gründe, die für und gegen das Cartell angeführt wurden, gehört habe, die Frage, deren gerechte Lösung eine äusserst schwierige sei, in reifliche Erwägung ziehen und danach seine Entscheidung treffen. Er müsse jedoch hervorheben, dass die Staatssubvention, welche die Handelstands-Vertreter als Quelle billiger Tarifsätze zu betrachten scheinen, vom Abgeordnetenhause als ein Krebsschaden angesehen werde, und dass die Regierung der Anschauung des Parlaments Rechnung tragen müsse, dass ferner in Betracht zu ziehen sei, ob und welche Mittel die Regierung besitze, einer gleichmässigen Tarif-Aufstellung der nach concurrirenden Routen führenden Bahnen in dem Falle zu begegnen, wenn der formelle Abschluss einer Vereinbarung in Folge Verbotes der Regierung nicht erfolge.

Der Handelsminister hat die Wiener Handelskammer in Kenntniss gesetzt, dass bei den Berathungen, welche der Vorlage des Entwurfs eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen in Deutschland an den Bundesrath vorangegangen sind, die Verhandlungen der Wiener Transport-Enquête vom Jahre 1871 und die Anträge der Handelswelt thunlichst berücksichtigt wurden. Dadurch entfalle die Einberufung einer neuerlichen Commission zur Berathung dieses Gegenstandes. Sollten jedoch der Kammer in Bezug auf das bestehende Oesterreichische Betriebsreglement besondere Wünsche bekannt geworden sein, so mögen dieselben, gehörig motivirt, mit thunlichster Beschleunigung beim Handelsministerium eingebracht werden.

Die Staatsvorschüsse aus der Zins-Garantie für die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen betrugen Ende 1872 nach der „Presse“ (mit Ausschluss der in Actien und Obligationen refundirten Beträge und ausschliesslich der 4procentigen Verzugszinsen), und zwar in Oesterreich für:

die Kronprinz Rudolf-Bahn mit	Fl.	9 811 500
„ Lemberg-Suczawaer Bahn mit	„	8 700 034
„ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn mit	„	7 714 669
„ Kaiser Franz-Josef-Bahn mit	„	3 780 042
„ Oesterreichische Nordwestbahn mit	„	3 018 696
„ Mährisch-Schlesische Nordbahn mit	„	2 065 133
„ Galizische Carl-Ludwig-Bahn mit	„	1 520 661
„ Staatsbahn mit	„	809 277
„ Kaiserin Elisabeth-Westbahn mit	„	611 784
„ Kaschau-Oderberger Bahn mit	„	364 990
„ Vorarlberger Bahn mit	„	341 185
„ Erste Ungarisch-Galizische Verbindungsbahn mit	„	114 745

In Ungarn für:

die erste Siebenbürger Bahn mit	Fl.	4 048 540
„ Alföldbahn mit	„	3 452 043
„ Ungarische Nordostbahn mit	„	2 400 000
„ Kaschau-Oderberger Bahn mit	„	2 242 512
„ Königlich Ungarischen Staatsbahnen mit	„	1 550 000
„ Fünfkirchen-Barcser Bahn mit	„	1 293 864
„ Ungarische Ostbahn mit	„	1 100 000
„ Ungarische Westbahn mit	„	854 666
„ Arad-Temesvarer Bahn mit	„	411 153
„ Erste Ungarisch-Galizische Verbindungsbahn mit	„	270 051

Für 1873 sind die Vorschüsse präliminirt für Oesterreich mit 15,80, Ungarn 9,75, zusammen 25,55 Millionen, und es wird sich daher das Guthaben des Staates durch die geleisteten Vorschüsse nebst den 4procentigen Verzugszinsen bis Ende 1873 in beiden Reichshälften auf 87,52 Millionen belaufen, wovon 58,94 Millionen auf Oesterreich und 28,58 auf Ungarn entfallen. (Schluss folgt.)

* Oesterreichische Nordwestbahn. Nach Mittheilung der General-Direction der genannten Bahn wurden die mit Einschluss der Aussiger Verbindungsbahn 95,28 Kilom. lange Strecke Lissa-

Aussig am 1. l. Mts. (siehe Nr. 5. Seite 53 dies. Ztg.), die $87_{,83}$ Kilom. lange Strecke Königgrätz-Lichtenau-Grulich am 14. d. Mts. für den Verkehr eröffnet.

Von dem concessionirten Netze der Oesterr. Nordwestbahn verbleiben demnach nur noch die Strecken Aussig-Tetschen-Mittelgrund ($29_{,36}$ Kilom.), Lichtenau-Grenze (gegen Mittelwalde) ($2_{,27}$ Klm.) und Wildenschert-Geiersberg ($14_{,03}$ Kilom.) im Bau; deren Eröffnung steht für den Herbst des laufenden Jahres in Aussicht.

Literatur.

-*ts*- **Neue Pfade der Volkswirthschaft.** Die Secundär-Eisenbahnen mit normaler Spurweite und langsamer Fahrbewegung. Denkschrift von M. M. Freiherrn v. Weber, Ingenieur, k. k. Hofrath und technischer Consulent des k. k. Handelsministeriums in Wien. Weimar, 1874. B. F. Voigt.

Wir sind dieser neuen Veröffentlichung des geistreichen, um das Eisenbahnwesen hochverdienten Verfassers mit grossem Interesse gefolgt und wünschen durch kurze Wiedergabe ihres Hauptinhaltes derselben recht viele Leser zu gewinnen.

Die Zeit des Baues der Haupteisenbahnen in den Culturländern ist fast vorüber; die Eisenbahn-Industrie hat daher jetzt die Aufgabe, in weiser Beschränkung das Netz der Bahnen nach Innen fertig zu bilden. Hierdurch wird ein Gewebe von Schienenstrasse entstehen, die nach Art und Masse der Verkehre, Form der Betriebe, Anforderungen an Schnelligkeit und Comfort der Fahrt, Leistungsfähigkeit für den Massentransport u. s. w. fast nichts mehr als den Namen „Eisenbahn“ gemeinsam haben. Denn je weiter sich die Bahnen von den Hauptlinien verästen, je specieller und localer die Zwecke werden, denen sie dienen, um so einfacher werden ihre Verwaltungs-, Bau und Betriebsformen werden können, um so geringer werden die Ansprüche, die man an Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit machen darf; ja unter gewissen vielverbreiteten Bedingungen werden solche Bahnlinien nur dann sich ihrem Amte gewachsen zeigen, wenn sie fast so wohlfeil und dabei zuverlässiger als Canäle transportiren, fast so allgemein benutzbar sind als Strassen und für den Massentransport sich fast so leistungsfähig zeigen als Haupteisenbahnen. Für Länder, wo die niederwerthigen, massenhaften Boden- und Montanproducte theils überhaupt erst für den Verkehr zugänglich gemacht, theils sehr weit überführt oder zusammengebracht werden müssen, um Marktpreis zu erhalten oder verarbeitet werden zu können, in deren schwach civilisirten und bevölkerten Provinzen die Zeit nur noch einen sehr niedern Preis, und die körperliche Bequemlichkeit für unverwöhnte Benutzer nur wenig Werth hat u. s. w., ist ein Bahnsystem, das massenhafte, aber nicht eilige Verkehre, billiger als Hauptbahnen, zuverlässiger als Canäle, vollkommner als Strassen vermittelt, recht eigentlich das Verkehrssystem der Zukunft, ja ein Hauptelement ihres ganzen innern Lebens.

Uebergehend auf die Construction solcher Bahnen schliesst der Verfasser die Frage der Spurweite von vornherein aus, da durch die Erfahrung dargethan wurde, dass der Preis des Baues und Betriebes der Bahnen weit mehr vom Maasse ihrer Fahrgeschwindigkeit bedingt sei, als vom Maasse ihrer Spurweite und er sich nur mit denjenigen Secundärbahnen beschäftigt, deren Verkehr direct mit dem der andern Linien zusammenfliessen kann, nämlich denen von normaler Spurweite.

Die Herstellung und Manipulation der Eisenbahnen wird vornehmlich theuer gemacht durch die Bedingungen, welche die Durchführung der eisenbahnmässigen Schnelligkeit der Transporte stellt und die Vorkehrungen, welche der Personenverkehr an Constructionen und Sicherheitsmassregeln erfordert. Wird man sich nun entschliessen, die Fahrgeschwindigkeit auf $1_{,5}$ Meilen pro Stunde, d. h. auf weniger als das Drittel der Hauptbahnen herabzusetzen, so ergeben sich dadurch bei allen Theilen der Anlage bedeutende Ersparnisse, welche im Flachlande 25 bis 30, im Hügellande 30 bis 40, im Gebirge 50 bis 60 Proc. betragen werden. Ebenso werden die Betriebskosten um 30 bis 40 Proc. geringer, sodass eine solche Bahn im Stande ist, dieselbe Last auf dieselbe Strecke um 50 Proc. wohlfeiler als eine mit eisenbahnmässiger Geschwindigkeit betriebene und dafür construirte Bahn zu führen. Weitere Vorzüge dieses Systems sind seine Umgestaltbarkeit in Linien höherer Kategorie und seine Verwendbarkeit für militärische Zwecke.

Da nun die Bedeutung dieser Verkehrsmittelform für den Stoffwechsel im Staatskörper eine eminente ist, so soll der Staat auch zur Förderung derselben thätig sein und zwar durch Ausdehnung der Expropriations-Gesetzgebung auf Bahnen dieses Systems, durch das Gestatten der Benutzung der Heerstrassen für die Einlegung der Bahnen in dieselben und durch Beschränkung der Einflussnahme der Staatsverwaltung bei Gestaltung des Baues und Betriebes dieser Linien, auf die Durchführung der allernöthigsten, sehr wenigen Sicherheitsmassnahmen. Die Staatsverwaltungen werden sich zu diesen liberalen Concessionen um so leichter geneigt finden, je fester sie im Auge behalten, dass es fast ganz ausschliesslich die „eisenbahnmässige“ Fahrgeschwindigkeit ist, die den Eisenbahnen denjenigen Character gibt, welcher, im Interesse von Leib, Leben und Eigenthum der Staatsangehörigen, die technische Ueberwachung dieser Verkehrsanstalten durch den Staat bedingt.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
1.	Februar	zu Köln	Köln-Mindener E.	Erd- u. Maurerarheiten auf der Emschertbalb.	—
2.	„	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Erd- u. Baggerarbeiten	—
2.	„	zu Uelzen	Hannov. Stsb.	Güterschuppen-Uelzen	—
2.	„	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	Steinkohlen	—
3.	„	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Steinkohlen	84
3.	„	zu Görlitz	Niederschles.-Märk. E.	Bau eines Beamtenwohnhauses auf Bahnhof Reichenbach O/L.	—
3.	„	zu Berlin	dieselhe	Bodenanfuhr	—
3.	„	zu Geldern	Venlo-Hamburger E.	Drahtzäune	—
4.	„	zu Deutz	Köln-Giessener E.	Ziegelsteine	—
4.	„	zu Köln	Rheinische E.	Güterschuppenbau	—
4.	„	daselbst	dieselbe	Materialienverkauf	—
4.	„	zu Ratingen	Rheinische E.	Empfangsgebäude	—
4.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	Erd- und Maurerarbeiten	—
5.	„	zu Prag	Böhm. Westh.	Lager- u. Putz-Baumwolle	—
5.	„	zu Deutz	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
5.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Eis. Oberbau	76
5.	„	zu Heidenheim	dieselbe	Stations-Hochbauten	—
6.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	84
6.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsh.	Wagenfedern etc.	84
7.	„	zu Elherfeld	Berg-Märk. E.	Eis. Ueberbaue 5 kl. Brücken	—
7.	„	daselbst	dieselbe	Feldmesser-Arbeiten	—
7.	„	zu Cassel	Hannov. Stsb.	Brückenhölzer	—
7.	„	zu Dortmund	Dortmund-Enscheder E.	Perronsteine	—
7.	„	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	Schienennägel	92
7.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten	84
7.	„	zu Kattowitz	dieselbe	4653 Khm. Kies	—
10.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	96 Weichen	—
10.	„	zu Budapest	Ungar. Stsb.	Materialien	—
11.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn (Kgl. Eisenb.-Comm.)	Bahnh.-Restaur. zu Dt. Eylau, vom 13/3. 74 ab für 120 Thlr. jährl. Pacht	—
12.	„	zu Posen	Posen-Creuzburger E.	Kalk u. Cement	—
13.	„	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Schreinerarbeiten auf Bahnhof Fulda	—
14.	„	zu Allendorf a/W.	Bebra-Friedländer E.	1500 Tonnen Portland-Cement	—
14.	„	zu Hannover	Hannov.-Altenbeken	12000 Unterlagsplatten	—
15.	„	zu Lausanne	Freiburg-Payerne-Yverdon	3 Bauloose	—
15.	„	zu Essen	Rheinische E.	1200 Mille Ziegelsteine	—
15.	„	zu Wesel	Venlo-Hamburger E.	Eiserne Geländer	—
15.	„	zu Rothenburg	Venlo-Hamburger E.	Bahnwärterwohnungen	—
16.	„	zu Erfurt	Magdeb.-Halherst. E.	Erdarbeiten	92
16.	„	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Verkauf einer hölzernen Trajectbrücke	—
19.	„	zu Prag	Böhm. Westbahn	Gummiwaaren	—
19.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Billetkarten	91
28.	„	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Eiserner Brückenüberbau	92
3.	März	zu Wien	Gen.-Insp. der Oesterr. E.	Unterbauarbeiten, Wächterhäuser etc, auf Tarnow-Lelucho	—

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.
Neubau: Magdeburg-Erfurt.

Die Ausführung der Erd-, Böschungs- und Uferbefestigungs-Arbeiten der Bauabtheilung Sachsenburg-Erfurt soll im Wege der Submission in nachfolgenden Loosen vergeben werden:

Loos I	rot.	87 500 Kubikmeter;	2000	Meter lang,
Loos II	„	82 500 „	3500	„ „
Loos III	„	117 500 „	6600	„ „
Loos IV	„	46 000 „	5100	„ „
Loos V	„	96 000 „	3300	„ „
Loos VI	„	81 000 „	3800	„ „
Loos VII	„	109 500 „	2700	„ „
Loos VIII	„	27 500 „	5100	„ „
Loos IX	„	36 000 „	4300	„ „

Die Arbeiten können in einzelnen oder mehreren Loosen zusammen übernommen werden.

Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte für Ausführung von Erdarbeiten“

versehen, sind portofrei und versiegelt bis spätestens

Montag, den 16. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,

dem Bureau des Unterzeichneten, Bahnhofsstrasse No. 41 hierselbst, einzureichen.

Die Bedingungen, Profile, sowie Submissions-Formulare können im Bureau des Unterzeichneten während der Bureaustunden eingesehen oder auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Copialien von demselben bezogen werden.

Erfurt, den 25. Januar 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Beil.

Main-Neckar-Bahn.

Die Anlieferung der pro 1874 diesseits erforderlichen
30 000 Schienennägel
soll im Submissionswege vergeben werden und ist Termin hierfür auf den **7. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,** im diesseitigen Directionslocale angesetzt.

Indem wir bemerken, dass die Ablieferung der Materialien bis Ende Juni d. J. bewirkt muss, laden wir zur Einreichung von Angeboten mit der Aufschrift:

„Submission auf Schienennägel“

ein.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind auf portofreie Anfragen durch unser Secretariat unentgeltlich zu erhalten.

Darmstadt, den 22. Januar 1874.

Die Direction der Main-Neckar-Bahn.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die Strom-Brücke über den Zeglin-Strom bei Stettin von 92 m Stützweite, mit einem Gesammtgewicht
von rot. 439 Tonnen Schmiede-
und rot. 19 Tonnen Gusseisen
soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Bedingungen, Berechnungen etc. und Zeichnungen liegen im hiesigen Bau-Bureau, Lindenstrasse No. 15. zur Einsicht aus, auch sind dieselben von dem Unterzeichneten gegen Einsendung von 3 Thlr. Copialien zu beziehen.

Versiegelte und portofreie Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Ausführung des eisernen Ueberbaues der Strombrücke über den Zeglin“

sind von dem Unterzeichneten, Lindenstrasse No. 15, bis zum **28. Februar cr., Mittags 12 Uhr,** einzusenden.

Stettin, den 22. Januar 1874.

Der Baumeister.
Bollmann.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 9. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 2. Februar 1874. (Schluss der Nummer: 1. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Entwurf
eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen,

bearbeitet vom Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich.

(Fortsetzung aus No. 8.)

Betrieb der Eisenbahnen. (§. 20—24.)

Die Aufsicht des Reichs über den Betrieb der Eisenbahnen erstreckt sich:

1. auf die allgemeinen Bedingungen für die Beförderung von Personen und Gütern,
2. die Fahr- und Frachtpreise (Tarif und Tarifänderungen),
3. die directe Expedition im Personen- und Güterverkehr,
4. den Fahrplan der Personenzüge,
5. den Durchgang der Güterwagen über den eigenthümlichen Bereich der Bahnen hinaus.

a) Betriebs-Reglement.

§. 20.

1. Das Betriebs-Reglement für die Beförderung der Personen und Güter regelt das Verhältniss der Eisenbahnverwaltungen zum Publicum und ist vom Bundesrath bereits erlassen. Bei der unbestimmten Fassung der Artikel 42—47 der Reichsverfassung kann es im Eisenbahngesetz nur darauf ankommen, für den Erlass des Reglements die unzweifelhafte gesetzliche Grundlage zu gewinnen.

Es mag übrigens darauf hingewiesen werden, dass das Handelsgesetzbuch bereits die rechtlichen Verpflichtungen der Eisenbahnen bei der Beförderung der Güter in den Hauptgrundzügen ergiebt und namentlich die Verpflichtungen der Bahnen zur Annahme der Güter speciell regelt.

b) Fahr- und Frachtpreise.

2. Die Festsetzung der Höhe der Fahr- und Frachtpreise (des Tarifs und der Tarifänderungen) ist im Gesetzentwurf dem Ermessen der Eisenbahnverwaltungen unter gewissen Einschränkungen vorbehalten. Zur vollständigen Beurtheilung dieser, das Interesse der Eisenbahnen und die wirthschaftlichen Interessen so tief berührenden Frage muss auf die zeitige Lage der Sache zurückgegangen werden.

Das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 überlässt den Eisenbahngesellschaften für die ersten 3 Betriebsjahre die Höhe der Fahr- und Frachtpreise ausschliesslich mit der Verpflichtung, dass die Gesellschaft

a) den angenommenen Tarif bei Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Fall der Erhöhung aber 6 Wochen vor der Einführung den Regierungen anzeigt und öffentlich bekannt macht,
b) für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren ohne Unterschied der Interessenten befördert.

Nach Ablauf von 3 Jahren tritt eine Beschränkung der Tariffreiheit der Eisenbahngesellschaften insofern ein, als bei der Berechnung der Fahr- und Prachtpreise ein höherer Reinertrag als 10 Procent des Anlagecapitals in dem Bahn- und Transport-Unternehmen nicht zu Grunde gelegt werden darf. Innerhalb dieser Maximalgrenze des Tarifsatzes ist die Feststellung der einzelnen Tarifsätze den Gesellschaften freigegeben. Neben diesen gesetzlichen Vorschriften und in Abweichung davon knüpfen Statuten und Concessionen eines grossen Theils der Eisenbahngesellschaften die Festsetzung und Abänderung der Tarife entweder allgemein oder doch deren Erhöhung an die Genehmigung der Staats-Regierung.

Der thatsächliche Zustand der Dinge ist mit Rücksicht hierauf, der dass die Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838 wohl wesentlich in Folge der complicirten und schwer zu handhabenden Grundide-practisch nicht wirksam geworden sind, dass vielmehr den Eisenbahnverwaltungen die Ermässigung der Tarife von den Staats-Regierungen regelmässig freigestellt, deren Erhöhung meistens an die staatliche Genehmigung gebunden ist.

Es wird einer weiteren Auseinandersetzung nicht bedürfen, wie sehr es im Interesse der Eisenbahngesellschaften liegt, die Festsetzung des Tarifs, sowohl dessen Erhöhung, als Ermässigung selbst treffen zu können, da von den Tarifmassregeln im Allgemeinen die Einnahmen und somit auch die Rentabilität des Unternehmens abhängt. Bei dem bedeutenden Anlagecapital, welches in den Privat-Eisenbahnen steckt und einen erheblichen Theil des Nationalvermögens ausmacht, muss die angemessene Verzinsung des Anlagecapitals der Eisenbahnen als wirthschaftliche Nothwendigkeit angesehen werden und würden ausgedehnte und schwerwiegende Interessen verletzt werden, wenn die Einmischung der Staatsbehörden in diese rein wirthschaftlichen Fragen die Prosperität der Bahnen hindern würde. Zur Beseitigung von Irrthümern, die anscheinend weit verbreitet sind, mag an dieser Stelle hervorgehoben werden, dass die Verzinsung des Anlagecapitals der Deutschen Eisenbahnen gemäss der dem Gesetzentwurf anliegenden Nachweisung bisher durchschnittlich den landesüblichen Zinsfuss von 5% nicht wesentlich überschritten hat und dass bei denjenigen Bahnen, welche bisher eine hohe Dividende gegeben haben, bei aussergewöhnlich günstigen Bau- und Betriebs-Verhältnissen das Stamm-Actiencapital im Verhältniss zum Gesammt-Anlagecapital sehr niedrig gewesen ist. Für das Gesammt-Anlagecapital der einzelnen Bahnen ist eine Rente über 10 Procent auch bei den günstigsten Unternehmungen nur in Ausnahmefällen erzielt.

Andererseits verkennen die Privatbahn-Verwaltungen die grosse Tragweite der Tariffestsetzungen für Handel, Industrie und den Verkehr überhaupt keineswegs; sie sprechen vielmehr nach den langjährigen Erfahrungen ihre Ueberzeugung aus, dass die Förderung der wirthschaftlichen Thätigkeit jeder Art mit den Interessen der Eisenbahngesellschaften durchaus zusammenfällt und dass, soweit Tarifermässigungen zur Hebung von Handel, Gewerbe und Industrie erforderlich sind, der Erfolg schliesslich auch den Eisenbahngesellschaften zu Gute kommt. Die dem Gesetzentwurf anliegende Nachweisung der Tarifermässigungen des sogen. Norddeutschen Verbandes) der Route Köln, Minden, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Berlin), welche fast gleichzeitig und in gleicher Ausdehnung in dem grossen Verkehrsgebiet des mittleren und nordwestlichen Deutschlands von Berlin bis zum Rhein durch die Initiative der Verwaltungen seit dem Jahre 1848 zur Einführung ge-

bracht sind, werden darthun, dass die Eisenbahn-Verwaltungen diese ihre Ueberzeugung auch practisch bethätigt haben. Ihre Stellung zum Verkehr in diesem Sinne ist durch die jetzige Lage der Sache, wo die Eisenbahn-Verwaltungen lediglich in der Tarifermässigung freies Ermessen haben und bezüglich der Tariferhöhungen meist an die staatliche Genehmigung gebunden sind, zum Natheil des verkehrtreibenden Publicums sehr erschwert. In zahlreichen Fällen, in denen Tarifermässigungen zu gewissen Zeiten als nothwendig erachtet wurden, mussten derartige Massregeln auf das Bedenken stossen, dass die Tarifermässigungen, einmal eingeführt, nur unter grossen Schwierigkeiten wieder rückgängig gemacht werden können, wenn sie den vorausgesetzten Erfolg nicht haben würden, oder das geänderte Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen, das fernere Zugeständniss der Tarifermässigung unmöglich machen würde. Auf der anderen Seite muss auch darauf aufmerksam gemacht werden, dass nicht alle Tarifermässigungen ohne Weiteres der Volkswirthschaft zu Gute kommen, dass dieselben vielmehr, in falscher Höhe oder an falschen Orten, die ungesunde und naturwidrige Entwickelung bestimmter Industriezweige oder Handelsbeziehungen herbeiführen können und die Begründung von Unternehmungen unterstützen, welche besser ganz oder an dem Ort, wo sie begründet werden, unterblieben wären, der übermässigen Speculation Vorschub leisten und die nachtheiligen Wirkungen in Folge derselben früher oder später eintretender wirthschaftlicher Katastrophen erhöhen.

Die Leistungen des Transportbetriebes der Eisenbahnen müssen vielmehr, wie alle Zweige der wirthschaftlichen Thätigkeit, ihre angemessene Gegenleistung finden, wenn die ganze wirthschaftliche Production im gesunden Gleichgewicht erhalten werden soll und kann dies nur in der täglichen Berührung und practischen Ausgleichung der Interessen der Eisenbahnen mit denen der übrigen Zweige der wirthschaftlichen Production erreicht werden.

Dieser Ausführung entgegen macht sich hier und da noch immer die Auffassung geltend, dass die Eisenbahnen ihrer Natur nach Landstrassen seien und dass die Fahr- und Frachtpreise nach ähnlichen Grundsätzen wie für die Benutzung der Chausseen und Canäle überall gleichmässig, höchstens zur Erzielung einer Verzinsung des Anlagecapitals dem landesüblichen Zinsfuss entsprechend festzusetzen seien. Von dieser Auffassung ist, wie bereits oben zu §. 17 dargelegt, auch das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 ausgegangen, welches die Eisenbahnunternehmungen bezüglich der Anlage der Bahn selbst und des Transportbetriebes unterscheidet, für letzteres die Benutzung der Bahn durch andere Unternehmer gegen Zahlung eines Bahngeldes auf Grund besonders zu ertheilender Concession vorsieht und die Höhe des Bahngeldes so bemisst, dass der Bahneigenthümer höchstens 10 Procent des Anlagecapitals der Bahn erhält. Nachdem sich indessen im Lauf der Zeit die Ausführung des Transportbetriebes durch eine beliebige Zahl von Unternehmern auf einer Bahn neben einander als technisch unausführbahr ergeben hat, muss als allein richtig angesehen werden, dass, nicht wie bei den Chausseen und Canälen, die Ermöglichung der Befahrung für Jedermann, sondern die Ausführung des Transportbetriebes selbst auf gegebenen örtlichen Gebiet das Entscheidende für die Beurtheilung der Eisenbahnen in wirthschaftlicher Beziehung ist. Ihre Leistungen sind somit im Wesentlichen nicht anders als für irgend einen anderen wichtigen Theil der wirthschaftlichen Production zu beurtheilen und ihre Preise müssen sich, wie für jeden Zweig der letztern, nach den Erträgnissen der Gesammtproduction und nach der Stellung der Productionszweige zu einander reguliren.

Selbst wenn das gesammte Eisenbahnnetz eines Landes im Besitz des Staates ist, würde aus diesem Grunde die Ermässigung der Tarife auf einen niedrigen Betrag zur Erzielung einer mässigen Rente des Anlagecapitals vom allgemeinen wirthschaftlichen Standpunct aus nicht als richtig angesehen werden können. Denn da der Preis eines grossen Theils der Waaren sich nach der Lage des Weltmarktes, nach Conjuncturen etc. bestimmt und die Ermässigung der Frachtpreise nicht den Preis der Waaren selbst ohne Weiteres herabmindert, so wird die allgemeine Tarifermässigung unter das durch die Gesammtproduction gebotene Niveau nicht dem Publicum, sondern einzelnen Producenten oder Kaufleuten zu Gute kommen und thatsächlich die steuerzahlende Menge zu Gunsten Einzelner in Anspruch genommen werden.

Das eigenthümliche in der Stellung der Eisenbahnen zu dem Verkehr, als ausschliesslicher Transport-Anstalt ist, dass sie jede Art wirthschaftlicher Thätigkeit unterstützen müssen und dass somit ihre Fahr- und Frachtpreise im engsten Anschluss an die ungleichartige Entwickelung, Ausdehnung und Prosperität der einzelnen Zweige des Handels, der Gewerbe und der Industrie vielfach verschieden für jeden einzelnen sich regeln müssen und thatsächlich in allen Ländern in dieser Art entwickelt haben.

Daraus ist die Verschiedenheit der Frachtpreise für die einzelnen Transportgegenstände und namentlich die wirthschaftlich so bedeutende niedrigere Tarifirung der Rohproducte naturgemäss hervorgegangen, die in der Reichsverfassung als richtig anerkannt ist.

Es kann mit Leichtigkeit nachgewiesen werden, dass der Aufschwung der gesammten Volkswirthschaft Deutschlands zu nicht geringem Theil mit durch die eingehende Berücksichtigung der Bedürfnisse des Handels, der Gewerbe und der Industrie im Einzelnen in den Tarifmassregeln der Eisenbahn-Verwaltungen hervorgebracht ist.

In dieser Beziehung sind, wie früher wiederholt von den Interessenten der Binnenstädte, so von einigen Vertretern der Landwirthschaft Anträge gestellt, welche im Reichstag zu der Einsetzung einer Enquête-Commission Veranlassung gegeben haben und speciell auf die gänzliche Beseitigung der s. g. Differentialtarife d. h. der Tarifverschiedenheiten hinzielen, welche bei Berechnung der Frachtpreise für Centner und Meile für verschiedene Transportstrecken sich ergeben.

Wie bei der Berathung in der Enquête-Commission indessen allgemein anerkannt ist, ist eine verschiedene Berechnung der Transportkosten der Bahnen für verschiedene Entfernungen schon durch die Natur des Eisenbahnbetriebes selbst gerechtfertigt, bei welchem die Kosten für die Ausführung der Transporte auf der Anfangs- und Bestimmungsstation von den Kosten der Fortbewegung und die Kosten für letztere selbst, nach den Entfernungen in hohem Maasse differiren.

Es ist das unzweifelhafte Interesse der wirthschaftlichen Gesammtproduction, dass Absatz und Bezugsgebiet der Waaren möglichst erweitert und die Productionskraft des Landes durch die Beseitigung der Entfernungs-Hindernisse und die Erparniss der Productionskosten gekräftigt wird. Das Interesse der Eisenbahnen fällt mit diesem allgemeinen wirthschaftlichen Bestreben vollständig zusammen. Es kann nur dadurch sich wirksam zeigen, dass die Bahnen zum Zwecke der Heranziehung und Sicherung der Transporte, die ihnen anders nicht zu Theil werden, sich bei Transporten auf grössere Entfernungen mit einem geringeren Reinertrage begnügen und so in voller Interessengemeinschaft mit den Frachtaufgebern die Entfernungshindernisse mindern und beheben. Dass nur durch Tarifmassregeln dieser Art, namentlich auch durch die Einführung des sogen. Pfennigtarifs auf grössere Entfernungen der weite Absatz für Kohlen, Eisen und Rohproducte aller Art, ebenso wie für Colonialwaaren und Lebensmittel erreicht werden konnte, ist eine von den Vertretern der Industrie und des Handels wohl allgemein anerkannte Thatsache und der Erfolg der Massregeln für die Entwickelung des Bergbaues, der Eisenindustrie, für den Handel der Seestädte ein anerkannt günstiger gewesen.

Die Erleichterung der Concurrenz, welche hierin liegt, kann allerdings für den einen oder anderen Zweig der wirthschaftlichen Production, welcher vorher von der Concurrenz frei war, Schwierigkeiten im Gefolge haben, wie dies von den Vertretern der Landwirthschaft für letztere in der Enquête-Commission behauptet ist. — Diese Schwierigkeiten können indessen nicht anders beurtheilt werden, als die, welche jedes neue concurrirende Unternehmen für die älteren erzeugt und sind sie, da die Verschiedenheit der Eisenbahnfrachtsätze aus der Natur des Betriebes und der Verfolgung ihrer berechtigten Interessen entspringt, eine Folge der Existenz der Eisenbahnen überhaupt. Die Eisenbahnfrachtsätze zur Ausschliessung der Concurrenz höher zu halten, als das Interesse der Bahnen selbst erfordert, hiesse den wirksamsten Schutzzoll zu Gunsten gewisser Producenten und zur Verhinderung der Concurrenz dem Publicum auferlegen. Dass in einzelnen Fällen durch Differentialtarife der Eisenbahnverwaltungen der erstrebte Zweck nicht erreicht ist und einzelne Interessen zeitweise geschädigt sein mögen, soll nicht bestritten werden. Das eigene Interesse der Verwaltungen, sowie die Stellung zu den concurrirenden Bahnen zwingt indessen — wie die Erfahrung zeigt — sehr bald zur Herstellung der entsprechenden Frachtpreise. Die Möglickeit einzelner falscher Massregeln wird nicht veranlassen dürfen, die wirthschaftlich so erfolgreiche Initiative der Eisenbahnen zum Nachtheil des Ganzen und der letzteren selbst preiszugeben.

Es ist oben die Stellung der Eisenbahnen zum Publicum als einziger Transportunternehmer für einen bestimmten örtlichen Bereich hervorgehoben und auf das unmittelbare Verhältniss derselben zu den Transport-Interessenten hingewiesen.

In diesem Verhältniss kann auch der in Eisenbahnkreisen bekannte früher angeregte, neuerdings von einzelnen Verwaltungen eingeführte Versuch eine Aenderung nicht herbeiführen, das Befrachtungsgeschäft von dem Transportbetrieb zu trennen und die Tarife lediglich nach dem Raum der verwendeten Wagen und dem Gewicht der aufgegebenen Sendungen zu berechnen. Thatsächlich ist für die Versendung der Massengüter (in Wagenladungen), welche über $^{3}/_{4}$ des Verkehrs ausmachen, eine Vermittelung zwischen den Eisenbahnverwaltungen und dem Publicum nutzlos und überall nur ausnahmsweise in Anspruch genommen. Im Wesentlichen ist vielmehr diese Vermittelung der Spediteure nur bei der Versendung von Einzelgütern möglich und auch üblich geworden, welche, wie oben bemerkt, einen Bruchtheil der Eisenbahntransporte ausmachen.

Da aber auch bei diesem Theil der Versendungen die Erfahrung in anderen Ländern noch mehr als in Deutschland ergeben hat, dass die Transporte in Folge dieser Vermittelung zum Nachtheil des Publicums wesentlich vertheuert werden, so ist es in Frankreich wie in Deutschland mit Recht bezweifelt worden, dass die Abnahme der Functionen dieser Art von den Eisenbahnverwaltungen und die Begünstigung des Speditionswesens als ein Fortschritt für den Verkehr anzusehen ist.

Uebrigens muss mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Transport-Interessenten thatsächlich auf die Benutzung der Eisenbahnen angewiesen sind, die im Preussischen Eisenbahngesetz und im Handels-Gesetzbuch ausgesprochene Verpflichtung, die Interessenten gleichmässig zu behandeln als selbstverständlich angesehen werden. Die Befürchtung, dass den Eisenbahnverwaltungen hierbei die beanspruchte Freiheit in den Tarifsätzen zu willkürlichen Bedrückungen des Verkehrs Veranlassung geben würde, muss bei der gegenwärtigen Ausdehnung des Deutschen Eisenbahnnetzes und dem gleichzeitigen Betrieb von

Reichs-, Staats- und Privateisenbahnen in fast allen Theilen des Deutschen Reichs, welche die einzelnen Unternehmungen mehr oder weniger in ihren Tarifmassregeln, von einander und von den Massregeln der Bundes-Regierungen abhängig macht, als eine gegenstandlose bezeichnet werden.

Es ist aus diesen Gründen im Verkehrs-Interesse und im Interesse der Eisenbahnen die Bestimmung in dem Gesetz-Entwurf davon ausgegangen, dass die Festsetzung der Höhe der Fahr- und Frachtpreise für Personen und Güter Sache der Eisenbahnverwaltungen ist.

Wären die Eisenbahnen Deutschlands in einer Hand, oder umfasste jedes Eisenbahn-Unternehmen ein in sich geschlossenes, nur auf sich angewiesenes Verkehrsgebiet, so würde die Frage nach der Bestimmung der Fahr- und Frachtpreise der Eisenbahnen hiermit als erledigt angesehen werden können.

Nachdem indessen der Verkehr von einem Gebiet zum andern von Tag zu Tag in hohem Maasse gewachsen ist, ergeben sich sowohl für das Publicum als die Eisenbahnverwaltungen grosse Schwierigkeiten und Missstände daraus, dass durch die Verschiedenheit der Fahr- und Frachtpreise bei den einzelnen Verwaltungen und im Verkehr von Bahn zu Bahn, letztere schwer übersichtlich geworden sind und die einzelnen Verkehrsgebiete und Productionszweige zu einander durch die verschiedene Tarifirung derselben Transportartikel auf den verschiedenen Bahnen benachtheiligt werden können.

Die Bildung der Eisenbahnverbände hat in beiden Richtungen bereits Vieles zur Abhülfe gethan und steht zu erwarten, dass in nicht zu ferner Zeit die Verwaltungen für grosse Verkehrsgebiete eine einheitliche Classification der Transportartikel aus eigener Initiative einführen werden.

Bei der grossen Zerstückelung des Deutschen Bahnnetzes indessen und der Schwierigkeit, wünschenswerthe Massregeln dieser Art im ganzen Reich auch gegen den Willen einzelner Verwaltungen durchzuführen, muss es nützlich erscheinen, durch die Mittel der Gesetzgebung unnütze Verschiedenheiten im Zwangswege zu beseitigen. Es empfiehlt sich dazu als der einfachste Weg, gegenüber der jetzigen Lage der Sache, wo Einstimmigkeit sämmtlicher Verwaltungen bei Verbandsbeschlüssen und bei Beschlüssen des Deutschen Eisenbahnvereins in wichtigen Dingen nöthig ist, die bindende Giltigkeit von Majoritätsbeschlüssen der Verwaltungen nach einer vom Reich festzusetzenden Geschäftsordnung gesetzlich einzuführen, wobei vorausgesetzt werden muss, dass die Grundsätze für Reichs-, Staats- und Privatbahnen die gleichen sein werden. Insoweit, als durch die Beschlüsse der Verwaltungen, sei es im Wege der Verständigung oder der Majoritätsbeschlüsse einzelne Productionszweige oder Verkehrsgebiete in Folge der Verschiedenheit der Tarifirung der einzelnen Frachtartikel benachtheiligt werden können, muss eine Remedur durch die dem Reich verfassungsgemäss zustehende Controle über das Tarifwesen eintreten können, und die Reichsaufsichtsbehörde anordnen können:

1) dass Rohstoffe nicht höher tarifirt werden dürfen, als die daraus gewonnenen Fabricate;
2) dass Gruppen von gleichartigen Frachtartikeln gebildet werden, welche bei gleicher Beförderungsart einer und derselben Tarifclasse einverleibt werden müssen.

Bei dieser Frage ist zugleich auch den besonderen Vorschriften der Reichsverfassung bezüglich der Tarifirung bestimmter Rohproducte und von Lebensmitteln bei Nothständen Rechnung zu tragen; dieselben sind im Alin. 5 und 6, § 20 des Gesetz-Entwurfs berücksichtigt. Bezüglich der Artikel: Kohlen, Kokes, Holz, Erze, Steine, Salz, Roheisen, Düngemittel bestimmt der Artikel 45 der Reichsverfassung bekanntlich, dass für den Transport dieser Gegenstände bei grösseren Entfernungen zunächst thunlichst auf die Einführung des Einpfennigtarifs Bedacht genommen werden soll.

Es kann wohl mit Recht gesagt werden, dass die Aufnahme von Preisbestimmungen für wirthschaftliche Leistungen, welche von den Productions-Verhältnissen, selbst vom Werth des Geldes etc. abhängig sind, in die Verfassung resp. in das Gesetz nicht gehört. Thatsächlich kann auch jetzt übersehen werden, dass gegenüber dem sinkenden Werth des Geldes und der Steigerung der Materialien-Preise und Arbeitslöhne, der Betriebs-Ausgaben der Eisenbahnen überhaupt, der sogen. Pfennigtarif als angemessener Preis für die Leistungen der Eisenbahnen zur Zeit nicht anzusehen ist. Es wird vielmehr lediglich darauf ankommen, dass für die bezeichneten Artikel im Interesse der Landwirthschaft und der Industrie der möglichst niedrige Satz von den Eisenbahn-Verwaltungen eingeräumt wird, und diese Artikel somit zu den Preisen der niedrigsten Tarifclasse befördert werden, welche überhaupt von der einzelnen Bahn für die Beförderung von Gütern in offenen Wagen angenommen ist. Mit dieser Aenderung ist die Bestimmung der Reichsverfassung in dem Gesetz-Entwurf wiedergegeben.

Im Interesse des Publicums müssen sämmtliche Tarife und Tarif-Aenderungen in bestimmt vorzuschreibender Art publicirt werden, und ist die Anwendung nicht publicirter Gütertarife, sowie Abweichungen von den Beförderungsbedingungen und Frachtpreisen zu Gunsten Einzelner den Eisenbahn-Verwaltungen nicht zu gestatten. Zur Herstellung einer wünschenswerthen Gleichmässigkeit in den Publicationen und für den Beginn der Wirksamkeit publicirter Tarife erscheint es angemessen, die Art der Publication der Tarife und den Beginn der Wirksamkeit publicirter Tarife der Festsetzung des Bundesraths zu überlassen. Dieser Auffassung entspricht Alin. 2, § 20 des Gesetz-Entwurfs.

§ 21

c. Directe Expedition im Güter- und Personenverkehr.

Im § 20 ist gemäss Art. 44 der Reichsverfassung die Verpflichtung der Eisenbahn-Verwaltungen zur Einrichtung directer Expeditionen und directer Tarife im Personen- und Güter-Verkehr näher präcisirt und namentlich ausgesprochen, dass der zur Einführung directer Expeditionen anzuhaltenden Verwaltung die Fahrpreise des Tarifs für den Binnenverkehr für die betheiligte Bahnstrecke zu gewähren sind. Es kann nicht für gerechtfertigt angesehen werden, in diesen Fällen den Wegfall der sogen. Expeditions-Gebühr für die anschliessenden resp. Transitbahnen unbedingt auszusprechen. Diese Gebühr, welche bekanntlich nicht sowohl für die Abfertigung in der Expedition, sondern für die kostspieligen Vorbereitungen zur Weiterführung resp. zur Entladung der Wagen in die Tarifsätze eingerechnet wird, fällt bei dem Uebergangsverkehr nur dann mit Recht fort, wenn in Folge der Bedeutung des Verkehrs auf grossen Hauptrouten und nach den örtlichen Verhältnissen, Einrichtungen zwischen den Bahnen getroffen werden können, um eine directe Durchführung der Güter zu ermöglichen und eine Umladung resp. Rangirung der Wagen zu vermeiden. Regelmässig werden die Verwaltungen die Einführung directer Expedition im Personen- und Güterverkehr, die im eigenen Interesse der Verwaltungen liegt, nicht verweigern. Soweit dies dennoch geschieht, kann im Allgemeinen behauptet werden, dass die Verhältnisse diejenigen Verbands-Einrichtungen, nicht oder nicht im vollen Umfang gestatten werden, welche den Wegfall der Expeditionsgebühr rechtfertigen. Die Einrechnung der Frachtsätze des Binnen-Verkehrs ist somit in diesen Fällen den Verwaltungen zuzugestehen.

In Erwägung, dass die directen Tarife vielfach nur einen geringen Verkehr ergeben und die zu weite Ausdehnung der directen Tarife die Verwaltung in hohem Maasse complicirt und erschwert, ist im Alin. 3 § 19. die betheiligte Verwaltung für berechtigt erklärt, die Wiederaufhebung directer Expeditionen und Tarife in dem Fall zu verlangen, wenn durch die Erfahrung einer sechsmonatlichen Anwendung nachgewiesen wird, dass der Verkehr einen gewissen Minimal-Umfang nicht erreicht.

d. Fahrplan der Personenzüge

§ 22 und 23.

Der Natur der Sache entsprechend ist im § 22 des Gesetz-Entwurfs die Bestimmung aufgenommen, dass die Zusammensetzung, Ausrüstung, Fahrgeschwindigkeit und Benutzung der einzelnen Eisenbahnzüge ihrer Bestimmung wie den Rücksichten des Betriebes Rechnung tragen soll. Bei der Wichtigkeit des durchgehenden Personenverkehrs und der Nothwendigkeit der Mitwirkung mehrerer Verwaltungen ist in Alin. 2 und 3 § 23 das Reichs-Eisenbahnamt für berechtigt erklärt, die Fahrpläne und die mitzuführenden Wagenclassen für die Personenzüge zur Befriedigung des Verkehrs-Bedürfnisses zwischen den Hauptpuncten des Verkehrs festzusetzen, sowie den Durchgang der Wagen anzuordnen. Im Uebrigen genügt es nach der vorliegenden Erfahrung, die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Einrichtung einer dem Bedürfniss entsprechenden Zahl der Personenzüge auszusprechen, welche nach Möglichkeit Anschlüsse an die Nachbarbahnen haben sollen. Der Fahrplan dieser Züge wird von den Verwaltungen selbst unbedenklich allein festzustellen sein.

e. Durchgehen der Wagen.

§ 24.

Im § 24 ist die im Deutschen Eisenbahnverein angenommene, im Wagen-Regulativ aufgenommene Bestimmung bezüglich der Verpflichtung der Eisenbahnverwaltungen sowohl die eigenen Wagen durchgehen zu lassen, als fremde Wagen über die eigene Bahn laufen zu lassen, gesetzlich obligatorisch erklärt. Diese Verpflichtung kann unbedingt indessen nur soweit ausgesprochen werden, als die zu übergebenden Wagen dem Raum oder der Tragfähigkeit nach vollbeladen sind. Es erscheint unbedenklich, diese Verpflichtung in das Gesetz aufzunehmen, welche gegenüber den Bedürfnissen des umfangreichen von den Verwaltungen niemals abgewiesen werden kann.

Die §§ 20 bis 24 des Entwurfs lauten folgendermassen:

§ 20.

Der Feststellung des Bundesraths unterliegen:

1. *die allgemeinen Bedingungen für die Beförderung von Personen und Gütern (Betriebs-Reglement), mit Ausschluss der Beförderungspreise,*
2. *die allgemeinen Bedingungen der Publication der Tarife und des Beginns der Wirksamkeit publicirter Tarife.*

Die Publication aller Tarife und aller Tarifänderungen hat in einem vom Bundesrath zu bestimmenden Blatte zu erfolgen. Bei neuen Tarifen und bei Tarifänderungen, welche in die Publication nicht vollständig aufgenommen sind, muss angezeigt werden, wo und zu welchem Preise die Tarife käuflich zu haben sind.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, auf Anfordern des Reichs-Eisenbahnamts ein übereinstimmendes Tarifsystem, event. im Wege von Majoritätsbeschlüssen, einzuführen.

Zu diesem Behuf ist das General-Eisenbahnamt befugt, die Verwaltungen zusammen zu berufen und die Geschäftsordnung für die Berathung und die Abstimmung nach Grundsätzen, welche für Reichs-, Staats- und Privatbahnen die gleichen sind, festzusetzen.

Dem Reiche liegt die Controle über das Tarifwesen ob. In Ausübung derselben kann es anordnen, dass

1. *Wagenladungen von Kohlen, Kokes, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen zum Satz der auf der betreffenden Bahn bestehenden niedrigsten Tarifclasse in offenen Wagen befördert werden,*
2. *Rohstoffe nicht höher tarifirt werden dürfen, als die daraus gewonnenen Fabricate und*
3. *Gruppen von gleichartigen Frachtartikeln gebildet werden, welche bei gleicher Beförderungsart ein und derselben Tarifclasse einverleibt werden müssen.*

Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, für den Transport namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einen, dem Bedürfnisse entsprechenden, von dem Bundespräsidium auf Vorschlag des betreffenden Bundesrathsausschusses festzustellenden niedrigen Specialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohproducte geltenden Satz herabgehen darf.

Abweichungen von den publicirten Beförderungs-Bedingungen und Beförderungs-Preisen für Güter zu Gunsten Einzelner (Rabatte, Bonificationen etc.) sind den Eisenbahn-Verwaltungen nicht gestattet.

§ *21.*

Jede Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, Güter mit directen Frachtbriefen von und nach im Gebiete des Deutschen Reichs belegenen, für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, von ihren Nachbarbahnen zur Weiterbeförderung unter den im Artikel 429 des Handelsgesetzbuchs festgesetzten Verpflichtungen zu übernehmen.

Jede Eisenbahn-Verwaltung ist ferner verpflichtet, auf Verlangen des Reichs-Eisenbahnamts im allgemeinen Interesse sich an der Einführung directer Expeditionen und directer Tarife für den Verkehr von Personen und Gütern von und nach den für den betreffenden Verkehr eingerichteten Stationen im Gebiete des Deutschen Reichs für ihre Bahnstrecken zu betheiligen, wenn in die einzuführenden directen Tarife für ihre betheiligte Bahnstrecke die Fahrpreise des Tarifs für den Binnen-Verkehr eingerechnet werden.

Es ist jedoch jede betheiligte Verwaltung, die Wiederaufhebung directer Expeditionen und Tarife in dem Falle zu verlangen berechtigt, wenn durch die Erfahrungen einer 6monatlichen Anwendung nachgewiesen wird, dass der betreffende Verkehr einen von dem Reichs-Eisenbahnamt allgemein festgesetzten Minimalumfang nicht erreicht.

§ *22.*

Die Zusammensetzung, Ausrüstung, Fahrgeschwindigkeit und Benutzung der einzelnen Eisenbahnzüge soll ihrer Bestimmung wie den Rücksichten der Sicherheit des Betriebs Rechnung tragen.

§ *23.*

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind zur Einrichtung der dem Bedürfnisse und Umfange des Verkehrs entsprechenden Zahl Personenzüge verbunden, welche nach Möglichkeit Anschluss an die Züge der Nachbarbahnen haben sollen.

Das Reichseisenbahnamt ist berechtigt, den Fahrplan und die mitzuführenden Wagenclassen für diejenigen Züge festzusetzen, welche zur Befriedigung des Verkehrs-Bedürfnisses zwischen den Hauptpuncten des Verkehrs erforderlich sind.

Für Hauptrouten kann dasselbe die Einrichtung durchgehender Personenzüge ohne Wagenwechsel erfordern.

§ *24.*

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind verpflichtet, dem Raume oder der Tragfähigkeit nach vollbeladene Wagen bis zu derjenigen Station einer im Bereiche des Deutschen Reichs belegenen Bahn, wohin die Ladung bestimmt ist, event. wenn die Ladung nach einer ausserhalb des Reichsgebiets belegenen Station bestimmt ist, bis zur Grenzstation durchlaufen zu lassen.

Die Bedingungen der gegenseitigen Wagenbenutzung zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen werden, in Ermangelung eines Uebereinkommens, durch den Bundesrath festgesetzt. (Fortsetzung folgt.)

Die im Bau befindlichen Strecken der Bayerischen Staatseisenbahnen.

(Fortsetzung zu Nr. 3.)

VI. Augsburg-Ingolstadt. Durch die Herstellung derselben wird nach Vollendung der Bahn von Regensburg nach Ingolstadt die Entfernung von $44_{,3}$ Stdn. auf 33 Stdn. herabgemindert. Da die Bauzeit der Donaubahn mit Rücksicht auf die zu überwindenden Bauschwierigkeiten eine längere ist, als die für die Paarthalbahn, so dass diese auch dann noch rechtzeitig zur Vollendung gebracht werden kann, wenn der Beginn des Baues später erfolgt, so wurden auch einzelne, gar keine Schwierigkeiten bietenden Bauloose erst vor kurzer Zeit in Accord gegeben. Die Bahn, welche vom Bahnhof Augsburg abzweigend über Friedberg das Paarthal zu erreichen sucht, verbleibt an dessen linksseitigen Gehängen bis Aichach und Schrobenhausen und mündet dann über Königslachen, Probfeld und Zuchering in den Bahnhof bei Ingolstadt ein. Dieselbe bietet ausser dem Durchstich der Friedberger Höhe auf 14 Mtr. und einem sich hieran anschliessenden 12 Mtr. hohen Damm im Paarthale selbst sehr wenige Bauschwierigkeiten und ist bei einer Länge von 9 Stdn. mit Steigungen von 1 : 200 auf 50 510 Fuss, mit Curven nicht unter 2500 Fuss und mit einer verlornen Steigung von nur 49 Fuss, um die Summe von 6 Millionen Fl. zur Ausführung zu bringen. Zwischen den Stationen Friedberg und Dasing wird noch eine Haltestelle bei Paar eingelegt werden. Die Linie, welche nun vollständig im Bau, an verschiedenen Puncten bereits schon mit Maschinen befahren werden kann, geht bis zum Frühjahre d. Js. der Vollendung entgegen, da die Hochbauten unter Dach sich befinden und die restirende Schienenlage bis zum Beginn des Sommers zur Ausführung gelangt sein wird. Als Eröffnungstermin ist der 1. October d. Js. vorgesehen.

VII. Nürnberg-Hersbruck-Neuhaus. Bei der Feststellung des den Bau dieser Bahn genehmigenden Gesetzes vom 29. April 1869 war es noch zweifelhaft, ob die Linie Nürnberg-Hersbruck unter Mitbenützung der die gleiche Richtung verfolgenden Ostbahnstrecke oder als Parallelbahn etwa auf dem rechten Ufer der Pegnitz hergestellt werden würde. Wichtige Gründe sprachen dafür, die nunmehr im Bau begriffene Bahnstrecke Nürnberg-Hersbruck als selbstständige Bahn herzustellen. — Dieselbe durchzieht nach Verlassung des Staatsbahnhofes Nürnberg den bisherigen Ostgüterbahnhof, geht unter den Ostbahnlinien nach Neumarkt und Amberg weg, überschreitet oberhalb der Tullnau das Pegnitzthal und legt sich dann an das rechtsseitige Gehänge desselben hinter den Städten Lauf und Hersbruck wegziehend bis oberhalb des Ortes Hohenstadt an, woselbst die Pegnitz von ihrer westöstlichen Richtung nach Norden abbiegt. Von hier aus muss das vielfach gewundene Thal dieses Flüsschens 13mal überschritten werden und waren in der engen und von steilen Jurafelsen eingeschlossenen Strecke zwischen Oberartelshofen und Rothenbruck 7 scharf vorspringende Bergköpfe mit Stollen in einer Gesammtlänge von 1502 Mtr. zu durchbrechen. Die Kosten der im Ganzen $49_{,97}$ Kilom. oder $13_{,48}$ Stdn. langen Bahnstrecke betragen zusammen 11 267 000 Fl., es treffen sohin auf den Kilometer 225 458 Fl. oder die Bahnstunde 835 900 Fl. Stationen sind angelegt: St. Jobst für die Vorstadt Wöhrd und Umgegend, Rückersdorf, Lauf, Schnaittach, Reichenschwand, Hersbruck, Rupprechtstegen und Neuhaus. Die Bahn ist vollständig im Bau und ist deren Eröffnung für den 1. December 1875 in Aussicht genommen.

Bezüglich der Fortsetzung dieser Bahn von Neuhaus über Pegnitz und Schnabelwaid nach Kirchenlaibach und Redwitz über Wunsiedel nach Oberkotzau einer- und von Redwitz über Arzberg nach Franzensbad andererseits verweisen wir auf die unter B. verzeichneten, zum Bau vorbereiteten Bahnlinien.

VIII. Buchloe-Memmingen. Die der Bauvollendung entgegengehende Bahnlinie zweigt mittelst einer Curve in südwestlicher Richtung von der neuen Stationsanlage in Buchloe ab, um dieselbe in Horizontalen bis vor Mindelheim einzuhalten, woselbst die Trace in verschiedenen Curvenanlagen nach Südwesten bis gegen Sontheim sich wendet und bis Memmingen die wenig gekrümmte Bogenlinie verfolgt. Die Bahn selbst überschreitet mittelst eiserner Brücken die Wertach, die Mindel, die Kamlach und die 3 Arme der Günz. Die mittelst Anwendung von Dampf bewerkstelligte Durchgrabung des Höhenrückens zwischen Türkheim und Mindelheim ist bereits zum Abschluss gediehen und wurden aus demselben 998 200 Cbm. Erde bewegt. Die Linie wird bereits schon streckenweise mit Materialzügen befahren, welche theils zur Kiesförderung, theils zu Stationseinrichtungen verkehren. Die $12_{,30}$ Stdn. = $6_{,15}$ Mln. lange Bahnlinie wird bis zum 1. Mai d. Js. dem Verkehre übergeben werden.

Die Fortsetzung nach Leutkirch muss erst durch Abschluss eines Staatsvertrags zwischen Bayern und Württemberg geregelt werden; dieselbe wird vom militärischen Standpuncte als ein dringendes Bedürfniss erachtet, da hierdurch ein vollständig mangelnder Weg an den Oberrhein geschaffen wird; zudem bildet dieselbe auch ein Glied der kürzesten Wien-Pariser Linie. Die später zu erbauende Reststrecke von Memmingen an die Landesgrenze in der Richtung gegen Ferthofen hat eine Länge von $3_{,24}$ Stdn. = $1_{,62}$ Mln.

IX. Nürnberg-Ansbach-Crailsheim. Diese Bahn ist nach Art. 3 des Staatsvertrages vom 12. December 1868 in Bezug auf Grunderwerbung und Kunstbauten für ein Doppelgeleise vorbereitet. Dieselbe bietet eine bedeutende Abkürzung des Weges nach Heilbronn-Mannheim, der Pfalz und dem Mittelrhein, überhaupt nicht minder der Tour Nürnberg-Paris, füllt eine bedeutende Lücke des Bayerischen Eisenbahnnetzes aus und ist in strategischer Beziehung von hoher Bedeutung. — Die Bahn mündet in südwestlicher Richtung hinter dem Canalhafen aus dem Staatsbahnhofe in Nürnberg, überschreitet den Ludwigs-Main-Canal, zieht sich in flachem Terrain gegen Gebersdorf zu, um an letzterem Orte die Rednitz mittelst einer eisernen Fachwerksbrücke zu überschreiten, schlägt die Richtung über die Gemarkungen: Asbach, Anwanden und Weitersdorf gegen Rossstall ein, bis zu welchem Orte die Tracirung als günstig zu nennen ist. Hierselbst beginnen die bedeutenden Erdarbeiten, die zwischen Einschnitten und Aufdämmungen abwechseln. In der Nähe von Kloster Heilsbronn übersetzt die Bahn in Schienenhöhe die Ansbach-Nürnberger Staatsstrasse, um mittelst hierauf folgender sehr bedeutender Erdarbeiten in das Rezatthal und in den Bahnhof Ansbach zu gelangen. Ueber genannten Fluss wird eine aus den Steinbrüchen bei Lichtenau zu erbauende Steinquaderbrücke ausgeführt, deren Fundation bereits zu Ende gediehen ist. Der Bahnhof in Ansbach erfordert wegen Einmündung dieser Bahn eine räumliche Erweiterung und müssen daselbst ausser einer bedeutenden Geleisevermehrung auch zahlreiche Hochbauten, hierunter ein neues Betriebshauptgebäude, aufgeführt werden. Ein in der Nähe der Weidenmühle anzulegendes Wasserhaus soll mittelst Dampfmaschine die

Speisung der Locomotiven besorgen. Die Strecke zwischen Ansbach und Crailsheim benöthigt die mannigfaltigsten Erdarbeiten und Kunstbauten, da die Terrainbildung auf dieser Strecke sehr hügelreich und dem Bahnbau sehr hinderlich ist. Die Wasserscheide zwischen Donau und Main (Rhein) wird bei Lengenfeld mittelst eines 100 Fuss tiefen Einschnittes überschritten und ist diese Erdaushebungsarbeit, welche seit dem Jahre 1871 unausgesetzt betrieben wird, nunmehr so weit vorgerückt, dass in kürzester Zeit das Bahnplanum erreicht ist. Es sollte an dieser Stelle ein Tunnel angelegt werden, allein technische Schwierigkeiten, sowie auch die Formation des Abtrages liessen davon abrathen. In der Nähe von Wiedersbach bei Feuchtwangen wird die Altmühl mittelst einer Steinbrücke, welcher Thal- und Fluss-Uebergang durch die Seitenbauten einen höchst romantischen Anblick gewähren wird, überfahren und über Dombühl nächst Zischendorf die Wörnitz überschreitend, erreicht die Trace nächst Ampfrach die Landesgrenze. Daselbst wird der die Wasserscheide bildende Bergrücken mit einem 1100 m langen bis zu 16 m tiefen Einschnitt auf der Markung Schnelldorf durchbrochen. In kleineren Einschnitten und Auffüllungen erreicht sie in einer Entfernung von 900 m den Weiler Volkershausen, ohne denselben zu berühren, zieht sich in südwestlicher Richtung, den Sächslesberg in einem 220 m langen und bis zu $13{,}_3$ m tiefen Einschnitt durchschneidend, gegen den Ort Ellrichshausen, zuvor das Gronachthal mit einem 500 m langen bis zu $17{,}_5$ m hohen Damm durchkreuzend. In kleineren Einschnitten und Auffüllungen dem Abhange folgend, zieht sie sich in einem Bogen in westlicher Richtung gegen den Weiler Birkelbach hin, den dort bestehenden Abhang bis zu $10{,}_8$ m Tiefe anschneidend, überschreitet das Entenbachthal 600 m lang mit einem bis zu 11 m hohen Damm und zieht sich von da aus in einem Bogen an dem auf Markung Satteldorf bestehenden Abhang hin mit einem bis zu $9{,}_5$ m tiefen Einschnitt; die Trace verfolgt hierbei einen Theil des Entenbachthales auf 1100 m mit einem bis zu 10 m hohen Damm. Die Linie setzt sich in einem Bogen in südwestlicher Richtung zwischen den Orten Beuerlbach und Satteldorf, ohne dieselben zu berühren, fort, gelangt an die Tauberbahn, überschreitet am Ende des auf Markung Beuerlbach gelegenen 1050 m langen und bis zu 19 m tiefen Einschnittes, den Kreuzbach auf Terrainhöhe, kreuzt am Beginn der Markung Crailsheim die Staatsstrasse von Crailsheim nach Mergentheim im Niveau, durchzieht diese Markung in südlicher Richtung zum grössten Theil in einem 1050 m langen bis zu $12{,}_5$ m tiefen Einschnitt, überschreitet auf der für die Tauberbahn zweispurig hergestellten gewölbten Brücke das Jagstthal und gelangt hierauf in den Bahnhof Crailsheim. Vor demselben, welcher als alleinige und gemeinsame Wechselstation bestimmt ist, wird demzufolge der Bayerischen Bahnverwaltung der gegen die Stadt gelegene, entsprechend zu erweiternde Theil des Bahnhofs zur Mitbenützung überlassen. Die Arbeitsgrenze der Württembergischen Theils der genannten Bahnlinie, dessen Kosten von Bayern mit $4^1/_2$ Proc. verzinst werden, wurde durch Vereinbarung bis zu Profil 101 verlegt, und hiernach ergiebt sich von der Mitte des Verwaltungsgebäudes in Crailsheim bis zur Arbeitsgrenze eine Länge von $10{,}_{428}$ Kilom. Vom südlichen Ende des Bahnhofs Crailsheim bis zur Landesgrenze beträgt die Länge $9{,}_{992}$ Kilom., die ganze Linie ist $12{,}_{25}$ Mln. lang. Die Baukosten auf Seite Bayerns belaufen sich auf 12 500 000 Fl., Seitens Württembergs auf 2 440 000 Fl.

Die Arbeiten auf dieser Bahn sind seit 2 Jahren an den schwierigeren Stellen im Bau, und bereits so weit vorgeschritten, dass die Erdarbeiten auf 70 Proc. vollendet, die Hochbauten theils in Angriff genommen, theils in diesem Jahre zum Baue gelangen werden. Die Kunstbauten sind weit vorgerückt, die Aufstellung des eisernen Oberbaues an den Ueberfahrtsbrücken erfolgt in diesem Jahre und steht der Eröffnung der ganzen Linie voraussichtlich bis zum 1. Mai 1875 kein Hinderniss im Wege.

X. Holzkirchen-Tölz. Um die Ausführung einer Bahn zwischen beiden Orten als Vicinalbahn zu ermöglichen, mussten sehr eingehende und sorgfältige Projectirungsarbeiten gemacht werden. Die Linie verlässt den Stationsplatz Holzkirchen neben der Schliersee'r Bahn, wendet sich dann, indem sie sich nahe der Tegernsee'r Staatsstrasse hält, in südlicher Richtung an Oberwarngau vorbei gegen Schaftlach, woselbst sie die Wasserscheide zwischen Isar und Inn erreicht und in westlicher Richtung gegen Reigersbeuern abbeugt, um nordöstlich von Tölz an ihren vorläufigen Endpunct zu gelangen. Eine Fortsetzung der Bahn von dem auf dem Hochufer der Isar situirten Bahnhof bis an die Isar behufs Aufnahme des Triftholzes ist im Projecte festgesetzt. Die Bauarbeiten der Bahn, welche nur für eine einfache Bahn ausgeführt wird, sind unbedeutend, da die letztere der Terrainformation möglichst folgt. Auf dieser $2{,}_{915}$ Ml. langen Strecke ist zwischen den Stationen Holzkirchen und Schaftlach noch die Haltstelle Oberwarngau vorgesehen worden. Die Kosten der Bahn betragen 1 034 000 Fl. Da hiervon auf Grunderwerb und Erdarbeiten 200 000 Fl. entfallen, welche die Gemeinde Tölz nach dem Vicinaleisenbahngesetze aufzubringen hat, so sind vom Staate 834 000 Fl. beizuschiessen. Die Erdarbeiten sind bereits auf dieser Bahn soweit vorgerückt, dass die Schienenlage zum grössten Theile ausgeführt werden konnte. Ein im vorigen Sommer in dieser Gegend niedergefallener Wolkenbruch hat den höheren Aufdämmungen des noch nicht verwachsenen Bahnkörpers besonders grossen Schaden zugefügt. Die Eröffnung dieser Bahn ist auf den 1. Mai d. J. in Aussicht genommen.

XI. Unterpeissenberg-Sulz. Durch Gesetz vom 29. April 1869 wurde bereits der Bau dieser nur $0{,}_7$ Stunden langen Kohlenbahn genehmigt. Der Ausführung standen jedoch bis zum vorigen Jahre noch technische Erhebungen bezüglich Feststellung des Punctes für das Mundloch des für den Peissenberger Kohlenbau beabsichtigten Tiefstollens entgegen. Da der Bahnhof Peissenberg von dem Kohlenbergwerke ca. 8000' entfernt liegt, und für den Absatz der Kohle noch eine Zwischenfracht erforderlich ist, welche den Absatzkreis einengt und die Gestehungskosten erhöht, so wurde der Bau dieser Bahn beschlossen. — Die Bahn zweigt vom Bahnhof Unterpeissenberg ab, senkt sich in das Sulzbachthal herab und wird nahe am Bade Sulz mit dem dort in Ausführung begriffenen Tiefstollen in Verbindung gebracht werden. Die 8500 Fuss lange Strecke erhält auf 7000 Fuss eine Steigung von 1:200, wird jedoch im Uebrigen horizontal liegen. Die Kosten werden sich auf 230 000 Fl. belaufen. Die Erdarbeiten wurden im verflossenen Sommer in Angriff genommen und da dieselben nicht von Belang sind, so steht der auf den 1. Mai d. J. festgesetzten Eröffnung der Bahnlinie voraussichtlich kein Hinderniss entgegen.

XII. Aschaffenburg-Miltenberg. Im Juli v. J. wurden zur Bauausführung dieser Bahnlinie Sectionen in Aschaffenburg und Miltenberg errichtet und ist seit jener Zeit die Detailprojectirung frisch von Statten gegangen. Da die Linie zur Ableitung des Verkehrs von dem Mittelrhein nach der Schweiz und nach Südbayern von den Bayerischen Bahnen benützt werden soll, musste sich Bayern entschliessen, den Bau selbst in die Hand zu nehmen. Es hat sich als billig und nothwendig dargestellt, diesen Theil schon jetzt in Angriff zu nehmen, welchem nun auch bald die Fortsetzung nach der Landesgrenze und der seinerzeitigen Badischen Anschlussstrecke folgen wird. Diese Strecke gehört zu einer der günstigsten Linien sowohl für den Bau als für den Betrieb, indem sie stets am Mainufer verbleibend das Steigungsmaximum von 1:200 nicht überschreitet, in horizontaler und verticaler Beziehung günstig tracirt ist. Die $4{,}_{90}$ Ml. lange Strecke wird einen Bauaufwand von ca. 3 570 000 Fl. erfordern. Die Detailprojectirung ist noch nicht zu Ende geführt und kann auch ein definitiver Eröffnungstermin noch nicht in Aussicht gestellt werden.

XIII. Wassertrüdingen-Dinkelsbühl. Diese gleichfalls durch Gesetz vom 29. April 1869 zum Baue vorgesehene Eisenbahnstrecke ist seit dem vorigen Herbst in der Detailprojectirung begriffen. Nach dem ursprünglich ausgearbeiteten generellen Projecte soll dieselbe eine Länge von $3{,}_{25}$ Ml. erhalten und ein Baucapital von 1 930 000 Fl. erfordern. Da jedoch kürzlich auch die Projectirung einer Alternativlinie von Nördlingen nach Dinkelsbühl zur seinerzeitigen Fortsetzung nach dem Norden, voraussichtlich über Schillingsfürst nach Rothenburg, angeordnet wurde, so ist es selbst fraglich, ob die Linie Wassertrüdingen-Dinkelsbühl zur Ausführung gelangt, weshalb es hier überflüssig erscheint, auf die Linie weiter einzugehen.

(Fortsetzung folgt.)

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Für die Ansprüche der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, welche aussergewöhnliche Beschädigung und Werthverminderung der Betriebsmittel, sowie nachgelieferte Ersatzstücke im Kriege 1870 bis 1871 betrafen, wurde durch Erlass vom 2. Juli 1872 eine Vergütung Seitens des Reichsfiscus in Aussicht gestellt mit der Maassgabe, dass die in Folge von Betriebs-Unfällen an den Eisenbahn-Fahrzeugen entstandenen Beschädigungen nur so weit zur Liquidition zuzulassen seien, als es sich dabei nachweislich um eine aussergewöhnliche Abnutzung und Werthverminderung handle und die Beschädigung resp. die Lieferung von Ersatzstücken ausschliesslich während der Verwendung jener Fahrzeuge auf den occupirten Bahnen stattgefunden habe, und wurde in diesem Sinne die General-Direction in Strassburg mit Prüfung der Liquiditionen der einzelnen Verwaltungen beauftragt. Die General-Direction hat die Liquidationen fast ausnahmslos den betreffenden Verwaltungen zurückgegeben und die Anerkennung der Forderungen abgelehnt, weil die verlangten Nachweise fehlten. Diese beizubringen, ist wegen der durch den Krieg herbeigeführten anomalen Verhältnisse den Verwaltungen nicht möglich. Hinsichtlich verschiedener Beschädigungen der Betriebsmittel ist nämlich nicht festzustellen, ob dieselben durch gewöhnliche Abnutzung oder aussergewöhnliche Umstände, Gewalt, Betriebs-Unfälle u. s. w. entstanden sind, ob dieselben während der Verwendung zu Kriegszwecken oder bei der Benutzung für gewöhnliche Transporte stattgefunden haben.

Die Unmöglichkeit derartiger Feststellungen ist (mit wenigen Ausnahmen) nicht auf ein Verschulden der Eigenthumsbahnen, welche ihre Wagen nothgedrungen für die Militärtransporte hergeben mussten, zurückzuführen, sondern im Gegentheil auf die Thatsache, dass die entschädigungspflichtige Militärverwaltung während des Krieges auf den occupirten Bahnen die erforderlichen Rappotirungs- und Controleinrichtungen nicht herstellen und erhalten konnte. Ferner gestatteten es in Deutschland die eigenen Anforderungen der Militärverwaltung in Beziehung auf die Organisation der Militärtransporte nicht, die Revision der Wagen auf den Uebergangs-Stationen der Kriegsstrassen in ausreichender Weise auszuführen. Der Nachweiss der aussergewöhnlichen Abnutzung geht jedoch in vielen Fällen schon aus der Natur der in Rechnung gestellten Beschädigungen hervor.

Die Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat deshalb, um diese seit Jahren schwebende Angelegenheit zum Abschluss zu bringen, unterm 14. ds.M. an den Reichskanzler Fürsten von Bismarck

eine Vorstellung gerichtet, worin die dringende Bitte ausgesprochen ist, dass die Entschädigungs-Ansprüche der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen für die in der Kriegs-Periode beschädigtes oder ganz vernichtetes Fahrmaterial endlich durch Gewährung einer Bauschsumme befriedigt würden. Die liquidirten Entschädigungs-Ansprüche belaufen sich auf ca. 150 000 bis 200 000 Thlr., darunter z. B. die Badische Bahn mit 27 571 Thlr., Sächsische Staatsbahn mit 23 086 Thlr., Hannoversche Staatsbahn mit 22 751 Thlr. — Dass die Entschädigung Deutscher Eisenbahnen für Material-Benutzung im Kriege Ende v. J. ausgezahlt wurde, haben wir kürzlich (s. No. 2, S. 27) mitgetheilt.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

(Schluss aus No. 8: Donau-Oder-Canal-Project. Eisenbahn-Grundbücher. Wagenabrechnung pro November. Stationsgebäude. Bannlegung der Wälder. von Weber's Aufsätze. Lupkower Tunnel. Billige Eisenbahnen.)

Der Oesterr. Handelsminister hat eine Enquête der bedeutendsten Eisenbahn-Fachmänner zusammenberufen, um über die eventuellen Rentabilitäts-Verhältnisse des Donau-Oder-Canal-Projectes ihre Ansichten zu vernehmen. Von diesen Enquête-Beschlüssen will es der Handelsminister abhängig machen, ob die dieses Project behandelnde Gesetzvorlage neuerdings zur Entscheidung an den Reichstag kommt, oder ob die Concession für dieses bekanntlich der Nordbahn Concurrenz machende Project fallen gelassen werden soll.

Das vom Oesterr. Reichsrathe einzubringende Gesetz über Eisenbahn-Grundbücher soll der Rechtslosigkeit der Prioritäten-Besitzer ein Ende setzen. Diese zeigt sich jetzt, wo über die Leoben-Vordernberger Eisenbahn-Gesellschaft der Concurs eröffnet wurde. Obwohl das Ereigniss grosses Aufsehen erregt hat, so kann es doch nicht überraschend wirken, da die schwierige Lage der Gesellschaft schon längst kein Geheimniss war. Wechsel auf die Leoben-Vordernberger Eisenbahn-Gesellschaft, die von ihrem Besitzer dem Aushilfs-Comité präsentirt und nur mit Rücksicht auf den Einreicher escomptirt wurden, konnten weder von diesem noch von der Gesellschaft eingelöst werden. Der Stand der Masse ist für die Prioritäten günstig, die Actionaire werden lange leer ausgehen. Die Concession der Gesellschaft ist am 8. Juli 1869 ausgestellt; das Actien-Capital beträgt 640 000 Fl. Prioritäten wurden in der Höhe von 960 000 Fl. emittirt. Das Gebiet der Bahn beträgt $2_{,06}$ Meilen. Seit der Eröffnung der Bahn (18. Mai 1872) bis Ende 1872 wurden (wie uns aus bester Quelle mitgetheilt wird) im Ganzen 86 659 Fl. eingenommen, wovon auf die Südbahn als Pauschalvergütungen 39 863 Fl. enfielen. Der sich sonach ergebende Betriebsüberschuss von 46 796 Fl. reichte somit nicht zur Verzinsung des Actien- und Prioritäts-Capitals hin. Nicht viel besser wird es mit den Einnahmen des Jahres 1873 stehen. Wenigstens lassen die vorliegenden Betriebsausweise für die ersten elf Monate hierauf schliessen, die im Ganzen 121 580 Fl. nachweisen.

Der Central-Liquidations-Stelle für gegenseitige Wagenabrechnung zwischen 38 Oesterr.-Ungarischen Bahnen ergab pro November v. J. die Gesammtforderung resp. Schuld von 408 230 Fl. 21 Kr. in Banknoten und 2663 Fl. 72 Kr. in Silber mit einem Saldo von 81 723 Fl. 11 Kr. in Banknoten und 2659 Fl. 62 Kr. in Silber.

Die Frage, ob den Gemeindebehörden als Local-Baubehörden eine Ingerenz mit Rücksicht auf den Bau von Eisenbahn-Stationsgebäuden zustehe, hat das Oesterr. Ministerium des Innern und zwar deshalb negativ entschieden, weil Bauordnungen nur insofern bei Eisenbahnbauten zur Anwendung kommen, als sie mit dem Concessionsgesetze vereinbar sind und weil sich die Feststellung des Niveaus und der Baulinie bei Bahngebäuden aus dem von der Staatsverwaltung genehmigten Projecte ergebe.

Die zur Sicherung der Bahnen etc. im Oesterr. Forstgesetze vorgesehene Bannlegung wurde von der Kronprinz Rudolf-Bahn in mustergiltiger Weise zur Ausführung gebracht. Kaum irgend eine andere Bahn ist durch die benachbarten Waldungen so gefährdet, wie die Rudolf-Bahn. Das beste Schutzmittel der Bahnen gegen solche Gefahren ist nun allerdings der Erwerb des Eigenthums der angrenzenden Waldungen; wo dies aber nicht möglich ist, gewährt die Bannlegung ein vollkommen zureichendes Schutzmittel. Deren strenge Aufrechthaltung ist in der Regel nicht schwer zu erreichen, da die Interessen der Eisenbahn und der Waldbesitzer in den meisten Fällen zusammengehen. Eine pflegliche Behandlung solcher Waldungen, eine energische Aufforstung bringt beiden Theilen gleiche Vortheile und es ist kein allzu grosses Opfer, wenn die Eisenbahnen derlei Aufforstungen, zumal in Waldungen der Kleinbesitzer, selbst in die Hand nehmen und die Bannvorschriften durch das Bahnpersonal überwachen lassen. Wo die Interessen auseinandergehen und vom Waldeigenthümer ein Betrieb gefordert werden muss, welcher die sonst erzielbare Waldrente herabdrückt, ist selbstverständlich Entschädigung zu leisten. Es müssen daher alle gefährlichen Waldorte durch behördliche Erkenntnisse in Bann gelegt werden, welche Erkenntnisse theils allgemeine Behandlungsvorschriften, theils besondere bezüglich einzelner Objecte enthalten.

In der N. Fr. Pr. machen die geistvoll geschriebenen Aufsätze des Oesterr. Regierungs-Consulenten, Frhrn. v. Weber, über die Betriebssicherheit verdientes Aufsehen.

Im Pester Ingenieur-Verein hat der Generalsecretär Schober der Ungarischen Staatsbahn einen sehr interessanten Vortrag über den Lupkower Tunnel der Ersten Ungar.-Galizischen Bahn, welcher jetzt seiner Vollendung entgegengeht, gehalten. Es ist der theuerste Tunnel der Welt, der Länge nach berechnet, da dessen Meter 3mal soviel als beim Mont-Cenis kostet. Die beiden Regierungen haben auch schon deshalb die Tragung der die präliminirten, 7mal übersteigenden Mehrkosten übernommen. Die Besichtigung des Tunnels bietet dem Techniker eine Fülle von Erfahrungen.

Einem Vortrage des Herrn Ernst Pontzen im Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Verein, in welchem auf Grund eingehender, namentlich während der jüngsten Anwesenheit dieses Fachmannes in America gesammelter Erfahrungen die Frage ventilirt wurde, mit welchen Mitteln es wohl möglich wäre, in Oesterreich billigere Bahnen zu bauen, entnehmen wir das Folgende: Ingenieur Pontzen rieth, man solle die Bahnen den Verhältnissen entsprechend bauen, nämlich ihre Baukosten und folgerichtig das jeweilig zu wählende Bausystem nach den zu gewärtigenden Einnahmen regeln. Unter Hinweis auf Americanische Bahnen zeigte er, in welcher Hinsicht unserem gegenwärtigen Bausystem gegenüber noch grosse Ersparnisse möglich wären; dass ferner die hohen Tarife meist die Folge zu hoher Baukosten seien. Die Berechtigung, ja Verpflichtung der Regierung, die Bahnen vom sicherheitspolizeilichen Standpuncte aus zu überwachen, sowie auch darauf zu sehen, dass das mit Hilfe ihrer Subvention oder Garantie aufgebrachte Capital entsprechend verwendet werde, leugne Niemand, doch sei es eben so einleuchtend, dass eine Einmengung anderer Art, namentlich eine solche in den Modus der Bauführung, grosse Uebelstände für sie selbst und für die Eisenbahn-Unternehmung mit sick bringen könne. Der schroffe Gegensatz, der in der Regel zwischen den Vertretern der Regierung und denen, welche die Bahn bauen, besteht, vertheuert die Bahn, und wenn auch die Lasten, welche dem Staate aus einer garantirten Bahn erwachsen, durch die bei Erbauung dieser Bahn zu weitgehenden Anforderungen nicht mehr alterirt werden, so wirkt doch unzweifelhaft die Erfahrung, dass die Anforderungen so hoch gestellt werden, vertheuernd auf später zu erbauende Bahnen, somit auf die vom Staate zu tragenden Lasten indirect nachtheilig. An ein Abgehen vom Systeme der durch den Staat zu gewährenden Zinsengarantie oder sonstigen Subvention sei jetzt nicht zu denken, da sonst eine absolute Stockung einträte. Um jedoch mit der Zeit dahin zu gelangen, ermögliche es die Regierung, dass Bahnen, denen sie ein Erträgniss garantirt, so billig gebaut werden, dass sie der Staatszuschüsse nicht bedürfen. In der Thatsache, dass die Regierung an neuen Vorschriften für den Bahnbau arbeite, begrüsste Redner den Beweis dafür, dass auch sie die Mängel des Bestehenden anerkenne, warnte aber vor der Kategorisirung, da präcise Vorschriften, wenn auch für drei oder vier Kategorien von Bahnen entworfen, unmöglich den mannichfaltigen Verhältnissen, in denen Bahnen gebaut werden und denen sie sich auch anpassen sollen, Rechnung tragen können. Wenn die Einmengung in die Details aufgelassen werden wollte, wäre die Creirung eines hohen Eisenbahnrathes zu empfehlen, der nur aus anerkannten Autoritäten zusammengesetzt wäre. Um trotz der verringerten Controle die Sicherheit im Baue und Betriebe zu wahren, empfehle sich die Verschärfung und Ausdehnung der Haftpflicht der Bahngesellschaften sowohl als der einzelnen Organe; dass die sich bewähre, zeigen statistische Daten. Wenn schliesslich strategische Rücksichten die Baukosten einer Bahn vertheuern, so wäre es nur gerecht, das Kriegsbudget für die dadurch erforderliche Erhöhung der Zinsengarantie aufkommen zu lassen.

* **Kaiser Franz-Josef-Bahn.** Zur Vermeidung von Verwechselungen der Station Plan in der Strecke Pilsen-Eger und der Station Plana der Strecke Gmünd-Prag wurde mit Genehmigung des K. K. Handels-Ministeriums die Station Plan (Strecke Pilsen-Eger) mit dem Doppelnamen „Plan-Tachau" bezeichnet.

* **Waagthalbahn.** Die $0_{,50}$ Meile lange von der Waagthalbahnstation Ratzersdorf (Ungarisch Récse) nach der Staatsbahnstation Weinern (Ungarisch Prácsa) führende Verbindungslinie ist bereits soweit fertig, dass deren provisorische Eröffnung für den Transito-Frachtenverkehr am 31. Jänner stattfinden kann.

Damit gewinnt die Waagthalbahn unmittelbaren Anschluss an das ganze mitteleuropäische Eisenbahnnetz, und wird somit einer Aufnahme derselben in den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen nichts mehr entgegenstehen. Denn die Bahn soll keineswegs nur localen Interessen dienen, sondern erstellt durch den projectirten und bereits in Angriff genommenen Ausbau nach Lundenburg mit dem Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, durch den weiteren Bau nach Oedenburg zum Anschlusse an die Oesterr. Südbahn und endlich durch die Verlängerung der Bahn von Tyrnau über Trencsin nach dem Vlarapass einerseits und Sillein andererseits mit dem Anschluss an die Troppau-Trencsiner Linie beziehungsweise der Kaschau-Oderberger Bahn ein neues und wichtiges Bahnnetz in der Länge von 54 Meilen, welches mit den bedeutendsten Bahnen Oesterreich-Ungarns in directe Verbindung gesetzt und durch sehr productive und exportfähige Landstriche Ungarns führend dem Transitoverkehre einen neuen und kürzeren Weg nach dem Norden der Monarchie und nach Norddeutschland eröffnen wird.

Der Verwaltungsrath der Waagthalbahn hat in seiner Sitzung am 29. December v. J. beschlossen, die Herren: S. Kuh, Betriebsleiter und Gustav Ernst, Central-Inspector der Waagthalbahn, zu Mitgliedern der neu creirten Geschäftsleitung definitiv zu ernennen und die Berechti-

gung zur Firmazeichnung „per procura" in Gemeinschaft mit einem Verwaltungsrath zu ertheilen.

Literatur.

Die Organisation des Preussischen Staats-Eisenbahnwesens. Von einem erfahrenen Betriebsbeamten. Essen 1873. Druck von Otto Radke.

Der Verfasser kritisirt die Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltungen in Preussen, welche der allzu grossen räumlichen Ausdehnung des Wirkungskreises einzelner Directionen durch die Einführung von Betriebs-Commissionen für kleinere Bezirke abhelfen will. Der Verfasser hält dagegen eine Umgestaltung der ganzen Eisenbahnverwaltung für nöthig, um die Leistungsfähigkeit der Beamten zu erhöhen, und den schriftlichen Geschäftsverkehr zu beschränken.

Die Vorschläge sind im Wesentlichen folgende: Vor Allem soll die Ausbildung der Bautechniker im Speditionswesen ins Auge gefasst werden, welche zu diesem Zwecke zeitweise als Hilfsarbeiter bei den Directionen beschäftigt werden sollen, „damit die den Betrieb leitenden Stellen mit Leuten besetzt werden können, die in jeder Beziehung practisch und tüchtig vorgebildet sind."

Aus den bestehenden Betriebs-Inspectionen sollen Eisenbahn-Aemter gebildet werden, deren Verwaltung nicht collegialisch, sondern von einem Eisenbahn-Director (einem Bautechniker) unter eigener Verantwortung geführt wird und welchem die Ausführung und Ueberwachung des ganzen Dienstes nach jeder Richtung hin obliegt. Unter ihm, jedoch in demselben Amte vereinigt, wirken ein Bau-Inspector (für Reparatur und Neubauten), ein Betriebs-Inspector (für Stationsdienst, Güter- und Cassenwesen) und ein Betriebs-Maschinenmeister. Da für das Amt nur ein Bureau besteht, so werden Correspondenzen zwischen dem Director und den untergebenen Oberbeamten vermieden.

Je 3 bis 4 solcher Eisenbahn-Aemtern vorgesetzt sollen Eisenbahn-Directionen mit einem Wirkungskreise bis auf 100—120 Meilen fungiren, an deren Spitze ebenfalls ein vom Handelsminister ernannter Bautechniker als Vorsitzender stehen soll. Die andern (bautechnischen und administrativen) Mitglieder bearbeiten je ein selbstständiges Decernat. Oberbeamte haben diese Directionen nicht, und hat jeder Decernent die nöthig erscheinenden Ortstermine selbst abzuhalten. Diese Eisenbahn-Directionen verwalten das ganze Bau-, Stations-, Zug- und Güterwesen unabhängig, haben selbständigen Etat und eigene Cassenverwaltung, schliessen freihändige Verträge bis zur Höhe von 5000 Thlr. und hinsichtlich Submissionen bis zu 25 000 Thaler ab. Der Vorsitzende und das älteste administrative Mitglied dieser Direction sollen zugleich Mitglieder der Ober-Eisenbahn-Direction sein.

Diese Ober-Directionen sollen sich über einen grösseren Eisenbahn-Complex von mehreren 100 Meilen erstrecken und in sich diejenigen Zweige des Bahndienstes vereinen, welche allen einzelnen Directionen gemeinschaftlich sind oder deren Vereinigung erforderlich ist, um Einheit der Constructionen und des Betriebsdienstes zu erzielen.*)

Zu ihrem Ressort gehören: das Tarifwesen, die Verwaltung der Personen- und Güter-Controle, die Abrechnung mit fremden Bahnen, die täglichen Wagendispositionen über die von den Directionen in Bestand und Bedarf gemeldeten Wagen, die Aufstellung der Fahrpläne für durchgehende Züge, die Feststellung und Ueberwachung der generellen Constructionen und die Oberleitung der grössern Bahnbauten, welche den Eisenbahndirectionen nicht übertragen worden sind. Oberbeamte haben diese Oberdirectionen nicht, nur Hilfsarbeiter. Dieselben ressortiren vom Handelsministerium.

Es lässt sich nicht verkennen, dass durch diese Organisation das Schreibwesen zwischen den Betriebs-Inspectoren und Eisenbahnämtern und den Directionen zum grossen Theil in mündliche Verhandlungen aufgelöst und die unterste mit dem Publicum in stetem Contact stehende Verwaltungs-Instanz (das Eisenbahnamt) mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet werden würde, um den Wünschen der Verkehrtreibenden alsbald durch die That entgegen kommen zu können. Zugleich würden durch die Creirung dieser Eisenbahnämter diejenigen Eisenbahnverwaltungen, welche wegen der geringen Ausdehnung ihres Bezirks einer Theilung nicht bedürfen, reorganisirt werden.

* **Kalender für Eisenbahn-, Strassen- und Wasserbau-Ingenieure,** herausgegeben von A. Rheinhard und W. Schlebach in Stuttgart, erster Jahrgang 1874. Stuttgart, Verlag von K. Wittwer. Wir finden in demselben als Anhang auf 148 Seiten mitgetheilt: Vergleichungstabellen der Maasse, Gewichte und Münzen etc., Mathematische Tabellen und Hauptformeln aus der Mathematik, Notizen über Vermessungswesen, Mechanik, Hydraulik, angewandte Festigkeitslehre, Kraftmaschinen, Erdbau, Wegebau, Eisenbahnbau etc. Gewiss wird der vorliegende Kalender den Ingenieuren des Eisenbahn-, Strassen- u. Wasserbaues, welche sich vorzugsweise mit Bauausführungen auf diesem Gebiete der Technik beschäftigen und welche bis jetzt eines derartigen compendiös gefassten Vademecums entbehrten, sehr willkommen sein.

* **Kalender für Deutsche Eisenbahnbeamte** auf das Jahr 1874, bearbeitet von O. Lemcke. Leipzig, Verlag von C. Minde. Derselbe soll dem Deutschen Eisenbahnstande einen „wirklich brauchbaren Schreib- und Merkkalender" bieten.

*) Es sollen also von den jetzt bestehenden Eisenbahndirectionen, aus welchen sich die Oberdirectionen in verringerter Anzahl bilden würden, ganze in sich abgeschlossene Zweige des Dienstes abgetrennt werden, um sie den zukünftigen Eisenbahndirectionen zuzutheilen und so die Competenz der verschiedenen Eisenbahnämter schärfer abzugrenzen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

5. Februar Braunschweigische Eisenbahnwagen-Bauanstalt zu Braunschweig.

11. „ Ludwigseisenbahn-Gesellschaft zu Nürnberg. S. S. 99.

Submissionen. (Nachtrag zu No. 8, Seite 91.)

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
6. Februar	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	502 Mille Hartbrand-Mauersteine	—
6. „	zu Wien	Kaiserin Elisabethb.	Wagen- und Locomotiv-Bestandtheile	—
9. „	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	500 eichene u. 10 000 kieferne Mittelschwellen	—
14. „	zu Königsberg i/Pr.	Preuss. Ostb.	2300 Zaunpfähle	—
18. „	zu Breslau	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenb.	Werkstücke zur Brücke über die grosse Reglitz und die Vorfluthbrücke	—
1. März	zu Dresden	Muldenthalbahn	Erdarbeiten und Kunstbauten	—
— —	zu Wien	Bauleitung der Ung. Nordostbahn	Materialverkauf	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Loos IV	rot.	46 000	Kubikmeter	5100	Meter lang,
Loos V	„	96 000	„	3300	„ „
Loos VI	„	81 000	„	3800	„ „
Loos VII	„	109 500	„	2700	„ „
Loos VIII	„	27 500	„	5100	„ „
Loos IX	„	36 000	„	4300	„ „

Die Arbeiten können in einzelnen oder mehreren Loosen zusammen übernommen werden.

Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte für Ausführung von Erdarbeiten“

versehen, sind portofrei und versiegelt bis spätestens

Montag, den 16. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,

dem Bureau des Unterzeichneten, Bahnhofsstrasse No. 41 hierselbst, einzureichen.

Die Bedingungen, Profile, sowie Submissions-Formulare können im Bureau des Unterzeichneten während der Bureaustunden eingesehen oder auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Copialien von demselben bezogen werden.

Erfurt, den 25. Januar 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Beil.

Main-Neckar-Bahn.

Die Anlieferung der pro 1874 diesseits erforderlichen
30 000 Schienennägel
soll im Submissionswege vergeben werden und ist Termin hierfür auf **den 7. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,** im diesseitigen Directionslocale angesetzt.

Indem wir bemerken, dass die Ablieferung der Materialien bis Ende Juni d. J. bewirkt muss, laden wir zur Einreichung von Angeboten mit der Aufschrift:

„Submission auf Schienennägel“

ein.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind auf portofreie Anfragen durch unser Secretariat unentgeltlich zu erhalten.

Darmstadt, den 22. Januar 1874.

Die Direction der Main-Neckar-Bahn.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die Strom-Brücke über den Zeglin-Strom bei Stettin von 92 m Stützweite, mit einem Gesammtgewicht
von rot. 439 Tonnen Schmiedeund rot. 19 Tonnen Gusseisen
soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Bedingungen, Berechnungen etc. und Zeichnungen liegen im hiesigen Bau-Bureau, Lindenstrasse No. 15. zur Einsicht aus, auch sind dieselben von dem Unterzeichneten gegen Einsendung von 3 Thlr. Copialien zu beziehen.

Versiegelte und portofreie Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Ausführung des eisernen Ueberbaues der Strombrücke über den Zeglin“

sind von dem Unterzeichneten, Lindenstrasse No. 15, bis zum **28. Februar cr., Mittags 12 Uhr,** einzusenden.

Stettin, den 22. Januar 1874.

Der Baumeister.
Bollmann.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu № 9. Leipzig, am 2. Februar 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN

über

neue Tarife und Tarifänderungen

pro December 1873.

I. Deutsche Eisenbahnen.

Von den nachstehend genannten Deutschen Bahnen ist uns gemeldet worden, dass pro Monat December bei ihnen Tarif-Aenderungen nicht vorgekommen sind:

6. Frankfurt-Bebra,
14. Breslau-Freiburg,
33. Main-Neckarbahn und
35. Naussauische.

3. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

(Generaldirection in Carlsruhe).

I. Local-Güter-Tarife.

a) I. Nachtrag 10/12. 73 zum Hauptgütertarif vom 1/11. 73. gratis.
b) Tarif über die auf Station Basel zur Erhebung kommenden Gebühren etc.

4. Bayerische Ostbahnen.

(Nach Mittheilung der Böhmischen Westbahn und Kaiserin Elisabethbahn.)

II f. Nachtrag II zu den Tarifen für den directen Güterverkehr der Böhmischen Westbahn mit der Vorarlberger Bahn via Furth a./W.-Lindau vom 15/3. 73, gültig vom 1/1. 74.

II h. Nachträge XIX und XX zum Süddeutschen Verbands-Gütertarif vom 1/7. 70 zwischen der Oesterr. Südbahn, Oesterr. Staatsb. und Kaiserin Elisabethbahn einer- und der Württembergischen, Badischen, Pfälzer, Hess. Ludwigsb. und Neckarb. andererseits (theilweise Aufhebung der Taxen des IV. Nachtrages), gültig vom 1/12. 73.

5. Königlich Bayerische Staatsbahnen.

December 1873.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

7. V. Nachtrag zum Bayerischen Staatsbahn-, Hessischen bezw. Frankfurt-Hanauer Gütertarif, enthaltend Tarifsätze für Blaichach und Sonthofen vom 1/12. 73, gratis.

9. I. Nachtrag zum Bayer. Staatsbahn-Taunusbahn-Gütertarif, enthaltend Tarifsätze für Haidhausen und Thalkirchen vom 1/12. 73, gratis.

13. IV. Nachtrag zum Saarbrücken-Nordbayerischen Gütertarif, enthaltend Tarifsätze für Eisenfabrikate ab Völklingen vom 1/1. 74, gratis.

14. IV. Nachtrag zum Saarbrücken-Südbayerischen Gütertarif, enthaltend Tarifsätze für Eisenfabrikate ab Völklingen vom 1/1. 74, gratis.

16. I. Nachtrag zum Saarbrücken-Oesterreichischen Gütertarif, enthaltend Tarifsätze für Eisenfabrikate ab Beckingen und Völklingen vom 1/1. 74, gratis.

20. Specialtarif für Getreide und leere Säcke zwischen der Oesterreichischen Südbahn und Aachen transit vom 10/12. 73, gratis.

24. XI. Nachtrag zum Bayerisch-Sächsischen Gütertarif, enthaltend neue Tarife, anderweitige Tarifsätze für gewisse Stationen, dann Ergänzungen und Berichtigung des Waarenverzeichnisses vom 1/1. 74, 15 Kr.

43. XIV. Nachtrag zum Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarif, enthaltend Tarifsätze für Pöchlarn, Baiersdorf, Günzburg, Lichtenfels und Uebersee, dann Tarife für Viehbeförderung vom 1/1. 74, 15 Kr. — Uebernahmetarif für Getreide ab Granica und Krakau nach gewissen Stationen der Bayerischen Staatsbahn vom 15/12. 73, gratis.

54. IV. Nachtrag zum Bayer. Staatsbahn-Vorarlberger Gütertarif, enthaltend neue Tarifsätze für Asch, Eger etc. vom 15/12. 73, gratis.

74. III. und IV. Nachtrag zum Bayerisch-Berliner Gütertarif, enthaltend neue Tarifsätze für Küps, Uebersee und bezw. Ingolstadt, Reichertshofen und Rothenburg a/T. vom 15/12. 73 bezw. 1/1. 74, gratis. (Haupttarif in Dresden gedruckt.)

75. III. und IV. Nachtrag zum Bayerisch-Stettiner Gütertarif, enthaltend neue Tarifsätze für Fürther Kreuzung, Kronach, Küps und bezw. für Ingolstadt, Reichertshofen und Rothenburg a/T. vom 15/12. 73, bezw. 1/1. 74, gratis. — (Haupttarif in Dresden gedruckt.)

Siehe auch unter Nr. 85 (Vorarlberger), a. 72 (Oesterr. Staatsb.) B I (Nordd. Verkehr).

7. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

a. Rheinisch-Thüring. Verband. Nachtrag XXVIII v. 1/11. 73.
   1. Ergänzungen des Betriebs-Reglements.
   2. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification etc.

b. Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischer Verband. resp. Verkehr mit den Niederländ. Staatsbahnen. I. Nachtrag zum Verbands-Gütertarif vom 1/10. 73, gültig vom 15/12. 73. II. Nachtrag gültig vom 7/11. 73, enthält Specialtarife für Olmütz trans.

d. Berg.-Märk.-Bebra-Hanauer Güter-Verkehr. Nachtrag III v. 1/11. 1873.
   1. Zusätze zu den reglementarischen Bestimmungen.
   2. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification.

e. Rheinisch-Westfälisch-Halle-Casseler Verkehr via Dortmund-Schwerte-Arnsberg-Witzenhausen (bisher Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr). Nachtrag I und II zum Tarif v. 1/5. 73 gültig v. 1/12. 73.

h. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband. Nachtrag 9. v. 1/11. 73. Aenderungen und Zusätze in der Waarenclassification. Zusätze zu den reglementarischen Bestimmungen. Berichtigung von Druckfehlern.

r. Bergisch-Märkisch-Belgischer Eisenbahn-Verkehr via Bleyberg. Nachtrag I v. 1/11. 73.
   1. Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen,
   2. Ergänzungen der Waarenclassification.
   3. Veränderte Sätze für Station Tubize.
   4. Berichtigungen von Druckfehlern.

s. Verkehr zwischen der Bergisch-Märkischen und der Grand-Central Belge Eisenbahn: Nachtrag I v. 1/11. 73.
   1. Ergänzungen.
      a) der reglementarischen Bestimmungen,
      b) der Waarenclassification,
   2. Viehtarif für Châtelineau-Châtelet.
   3. Aufhebung bestehender Tarifsätze.

t. Bergisch-Märkisch-Main-Weser-Verkehr. Tarif für den Güter-Transport zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Main-Weser-Bahn andererseits via Schwerte-Cassel-Gensungen resp. via Gunstershausen Gensungen. Gültig vom 1/11. 73.

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

I. Localtarif.

Nachtrag II. vom 1/12. 73; enthaltend anderweite Reglements- und Tarif-Bestimmungen, eine abgeänderte Waaren-Classification und einen neuen Meilenzeiger.

II.d Tarif für den Stettin-Thüringischen Verband-Verkehr.

Nachtrag V. vom 20/12. 73 resp. vom 1/2. 74; enthaltend Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Plagwitz-Lindenau, Eythra und Pegau sowie Classifications-Aenderungen.

9. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

a) Nachtrag III. vom 15/12. zum Local-Tarif, Classifications-Aenderungen enthaltend.
b) Nachtrag III. vom 1/12. zum Tarif für den directen Verkehr mit der Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener Bahn, Classifications-Aenderungen enthaltend.

10. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

(Direction in Berlin.)

I. Nachtrag III, enthaltend die Fahrgeldsätze im Verkehr der Stationen Wittenberge, Lanz, Lenzen, Dömitz, Dannenberg und Hitzacker untereinander und im Verkehr mit den Stationen der Berlin-Hamburger Hauptbahnstrecke — für Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern. Gültig vom 15/12. 72 ab.

II.g Berlin-Hamburg mit Magdeburg-Halberstadt via Wittenberge resp. Spandau und via Stassfurt. Nachtrag III. vom 15/12.73. Aufnahme der Station Uelzen in den Verkehr, sowie tarifarische Aenderungen enthaltend.

11. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

(Directorium in Berlin.)

I. Local-Güter-Tarif.

Nachtrag X. vom 15/12. 73 resp. 1/1. 74, enthaltend Classifications-Aenderungen.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr

a) mit Stationen der Magdeburg-Leipziger und Halle Casseler Bahn. Nachtrag IX. vom 10/12. 73 resp. 1/1. 74, enthaltend die Classifications-Aenderungen, Tarifsätze für den Verkehr zwischen Buckau und Lichterfelde, zwischen Förderstedt und Berlin-Potsdam Magdeburger Stationen, sowie Berichtigungen.

b) mit Stationen der Berlin-Stettiner Bahn. Nachtrag VI. vom 1/12.73 resp. 1/1. 74, enthaltend Classifications-Aenderungen.

c) im Schlesisch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande. vacat.

d) im Ostwestdeutschen Eisenbahn-Verbande. vacat.

e) im Ungarisch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande. vacat.

13. Braunschweigische Eisenbahn.

(Direction in Braunschweig.)

I. Localtarif, vacat.

II. Tarif für den directen Güterverkehr

b) des Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag XXIV. vom 10/12. 73, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Schöningen und Helmstedt einerseits und den Stationen Peine, Lehrte, Hildesheim, Celle und Uelzen andererseits.

d) des Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag LIII. vom 15/12. 73, enthaltend Tarifsätze für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Goslar, Oker u. Vienenburg einerseits und Berlin-Stettiner Stationen andererseits.

17. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

b) Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und den Stationen Antwerpen, Gent und Ostende andererseits via Luxemburg-Bettingen vom 1/10. 72. Als Nachtrag III — gratis — ist ein Special-Tarif für Roheisen am 1/12. 73 eingeführt, dagegen sind die bisherigen Frachtsätze für Roheisen aufgehoben worden.

f) Tarif für den Wien-Pariser Verkehr via Simbach-Kehl-Avricourt v. 15/3. 73. Nachtrag I — gratis —, enthaltend:

1) Ergänzungen. resp. Berichtigungen zum Reglement und der Waaren-Classification.

2) Ermässigung des Tarifsatzes für Getreide im Verkehre mit Wien resp. Kaiser-Ebersdorf, sowie Bestimmungen über die Tarifirung leerer Getreidesäcke.

Für den Transport von Pferden aus Ungarn ist ein directer Uebernahmssatz Wien-Boulogne-sur-Meer via Simbach-Kehl-Avricourt-Laon von Frcs. 635. 46 Cts. pro Wagenladung von 8 Pferden mit 9/12. 73 zur Einführung gebracht worden.

18. Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahnen.

I. Localtarif vacat.

II. Tarif für den directen Güterverkehr.

f) Hamburg-Schlesischer Verband via Lübeck-Stettin. Nachtrag V vom 1/12. 73, enthaltend Classifications-Aenderungen, ermässigte Frachtsätze des Special-Tarifs III und Classification und Frachtsätze des neu zur Einführung kommenden Special-Tarifs VI.

20. Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

a) Nachtrag I vom 15/12. zum Local-Tarif, Classifications-Aenderungen enthaltend.

22. Hannoversche Staatsbahn.

I Localtarif. Vacat.

II Tarife.

a) Hannoversche Staatsbahn mit Hamburg K. M. via Harburg gültig vom 5/12. 1873. Vacat.

b) Hannoversche Staatsbahn mit Oldenburgischen resp. Westfälischen Stationen via Bremen. Vacat.

c) Hannoversche Staatsbahn mit Westf. Stationen via Rheine. Vacat.

d) Niederdeutscher Eisenbahn-Verband via Hohnstorf-Lauenburg resp. via Harburg-Hamburg:

Nachtrag ausgegeben im November 1873. Declassification der Artikel Backer-, Malden- und Mejillones Guano, Superphosphat, Superphosphorit.

e) Hannover-Niederländischer Verband. Vacat.

f) Hannoversche Staatsbahn-Stationen der Strecke Rheine-Minden mit Amsterdam etc. via Salzbergen. Vacat.

g) Hannoversche Staatsbahn-Stationen östlich von Minden mit Amsterdam etc. sowohl via Salzbergen als via Oberhausen-Emmerich. Vacat.

h) Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Vacat.

i) Norddeutsch-Niederländischer Verkehr:

Nachtrag vom 20/12. 73. Beförderung von Aetherspiritus. Desgleichen von übelriechenden und Ekel erregenden Gegenständen. Declassification der Artikel Abfall oder Rückstand von der Salpetersäure-Fabrication, Cement-Mörtel behufs Bekleidung von Dampfröhren und Domen der Dampfkessel, Cichorienwurzeln, frische, Feldschmieden, sowie grobe, rohe oder lackirte, jedoch nicht façonnirte Eisendraht-Gewebe Gaswasser oder Abfallwasser, Glaubersalz aller Art, lose oder in Säcken, Graphit, Kienspahn-Feueranzünder, Deutsche, Knochenleim, Lenzin (chinaclay), Lumpendünger, Malden- und Mejilones-Guano, Steinnüsse, Talksteine, Talkerde, Walkerde, Rohzucker, sowie Farin und Zucker in Mehl- oder Krümelform.

k) Hannoversche Staatsbahn mit Leipzig-Dresden via Nordhausen.

l) Hannoversche Staatsbahn und Braunschweigische Bahn mit Halle-Cassel und Magdeburg-Leipzig via Northeim-Herzberg-Nordhausen bezw. via Arenshausenhausen und Herzberg-Osterode-Seesen. Vacat.

m) Hannover Thüringischer Eisenbahnverband via Nordhausen resp. via Leinefelde. Vacat.

n) Hannoversche Station Harburg mit Hamburg K. M. vom 5/12. 73. ½ Sgr.

26. Köln-Mindener Eisenbahn incl. der Köln-Giessener und Venlo-Hamburger Linien.

IIc. Nachtrag VI vom 1/12. 73, zum Special-Tarif für Steinkohlen etc. vom 1/12. 70 Tarifsätze für die Hannoversche Station Freden (gratis).

27. Leipzig-Dresdner und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

Zu IIe. Verkehr mit Magdeburg-Leipzig etc. Nachtrag VII vom 1/12. 73 enthält Aenderungen in den reglementarischen und Tarifbestimmungen und der Waarenclassification sowie die Aufnahme der Station Dieskau für Kohlensendungen.

Zu IIg. Verkehr zwischen Magdeburg-Leipzig und Sächsische Staatsbahn (via Dresden) Nachtrag II vom 1/12. 73 enthält Abänderungen der reglementarischen und Tarifbestimmungen und der Waarenclassification, Tarifsätze für Station Schkeuditz.

30. Märkisch-Posener Eisenbahn.

Localtarif.

Zweiter Nachtrag vom 19/11 73 (gratis).

31. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig resp. Halle-Cassel.

II. d) Nachtrag I. vom 1/12. 73 (20 Sgr.) zum Tarife für den Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr (jetzt Rheinisch-Westfälisch-Halle-Casseler Verkehr) Berichtigungen von Druckfehlern im Haupt-Tarife. Aenderungen resp. Ergänzungen der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement. Classifications-Aenderungen. Aenderungen von Tarifsätzen für Stumsdorf. Tarifsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen der Magdeburg-Leipziger Bahn Cassel (Unterstadt-Bahnhof) und Schkeuditz, sowie der Bergisch-Märkischen Station Cassel. Ferner für die Station Münden der Hannoverschen Bahn und für die Stationen Berlin, Luckenwalde, Jüterbogk etc. der Berlin-Anhaltischen, Guben, Cottbus, Sorau etc. der Halle-Sorau-Gubener, Posen, Buk, Neu-Tomysl etc. der Märkisch-Posener und Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Ruhrort, Kohlen- und Rheinhafen Station etc. der Köln-Mindener Eisenbahn. Nachtrag II. vom 1/12. 73 resp. 1/1. 74 zu demselben Tarife. Classifications-Aenderungen. Berichtigung der Tarifsätze für Cassel (Unterstadt-Bahnhof). Ausnahme-Tarifsätze für Steinkohlen etc. zwischen Cassel (Unterstadt-Bahnhof) einerseits und Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Stationen andererseits.

32. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Local-Tarif: vacat.

II. Tarife mit anderen Bahnen.

ad l) Niederschlesisch-Märkische Bahn mit Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Bahn: Nachtrag VIII., gültig vom 15/12. 73 ab, enthält berichtigte Tarifsätze zwischen mehreren Stationen der Magdeburg-Halberstädter und Niederschlesisch-Märkischen Bahn sowie ermässigte Tarifsätze der Station Vienenburg für Blei und Zink.

ad w) Bremen resp. Hamburg-Schlesischer Gütertarif. Nachtrag I., gültig vom 15/12. 73 ab, enthält Aenderungen und Berichtigungen von Tarifsätzen und tarifarischen Bestimmungen.

34. Main-Weser-Bahn — Cassel-Frankfurt a. M.

(Königliche Direction der Main-Weser Bahn zu Cassel.)

I. Localtarif.

Hauptarif vom 1/2. 69.

17. Nachtrag, gültig vom 1/1. 74 ab, enthält die Bestimmung, wonach die Frachtberechnung für den Transport von Heringen lediglich nach dem wirklichen Gewichte stattfindet.

19. Nachtrag, gültig vom 1/1. 74 ab, enthält die Bestimmung, wonach die Frachtberechnung für Fahrzeuge, Leichen und Thiere etc.,

die Fracht-Zuschläge bei Werth- und Interesse-Declaration, und die Sätze für Deckenmiethe fortan nach Kilometern stattzufinden hat.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

c. Westdeutscher Verkehr.

Haupttarif vom 1/10. 72. (Auf Grundlage des Classifications-Tarifsystems.)

16. Nachtrag, gültig vom 1/1. 74 ab, enthält: Berichtigungen des Waaren-Verzeichnisses und der Bestimmung für Frachtberechnung des Artikels: „Heringe."

17. Nachtrag, gültig vom 1/12. 73 ab, enthaltend: Berichtigungen des Waaren-Verzeichnisses, betreffs der Artikel „Emballage und Holzwaaren."

d. Nordwestdeutscher Verkehr.

Haupttarif vom 1/8. 70. (Auf Grundlage des Classifications-Tarifsystems.)

43. Nachtrag, gültig vom 1/1. 74 ab, enthaltend Berichtigungen des Waaren-Verzeichnisses und der Bestimmung für Frachtberechnung des Artikels „Heringe."

44. Nachtrag, gültig vom 1/12. 73 ab, enthaltend Berichtigungen des Waaren-Verzeichnisses betreffs der Artikel „Emballage und Holzwaaren."

e. Nordwestdeutsch-Elsass-Lothringischer Verkehr.

Haupttarif vom 1/7. 72. (Auf Grundlage des Raum- und Gewichts-Tarifsystems.)

15. Nachtrag, gültig vom 1/12. 73 ab, enthaltend:

1. Tarifsätze für den directen Verkehr von und nach Station Amanvillers trs. Gogelbach und Rappoltsweiler.

2. Berichtigungen von Tarifsätzen im Verkehr der Stationen Altkirch, Avricourt und Saarburg von und nach den Stationen Hamburg, via Harburg und via Hohnstorf, Lübeck, Büchen, Bremerhaven, Geestemünde, Bremen, Sebaldsbrück, Harburg, Lüneburg und Hohnstorf.

Der Tarif für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen nach und von Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, gültig vom 1. Juli 1872, nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, ist aufgehoben und tritt vom 1. Jan. 1874 ab ein neues Reglement und Tarife in 2 Heften für den gedachten Verkehr in Kraft. Preis 8 Sgr. 3 Pf.

Betheiligte Verwaltungen.

1. Köln-Mindener Bahn, mit Station Hamburg via Harburg.

2. Berlin-Hamburger Bahn, mit Station Hamburg via Hohnstorf und Tr. Büchen-Lauenburg.

3. Lübeck-Büchener Bahn, mit Stationen: Lübeck, Büchen.

4. Hannoversche Staatsbahn, mit Stationen: Bremerhaven, Geestemünde, Bremen, Sebaldsbrück, Achim, Harburg, Lüneburg, Hohnstorf, Hannover, Hainholz, Bünde, Minden, Hildesheim, Kreiensen, Osterode, Northeim, Göttingen, Münden und Trans. Lehrte-Hannover-Cassel.

5. Berlin-Stettiner Bahn, mit Stationen: Stettin, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Stargard, Collberg, Cöslin, Stolp, Danzig, Prenzlau, Pasewalk, Wolgast, Greifswald und Stralsund.

6. Königliche Ostbahn mit den Stationen: Landsberg, Kreuz, Bromberg, Thorn, Danzig, Elbing, Braunsberg und Königsberg.

7. Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, mit Stationen: Berlin, Potsdam, Brandenburg, Magdeburg, Sudenburg, Buckau und Trs. Magdeburg-Eisleben-Schöningen.

8. Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Stationen: Berlin, Spandau, Rathenow, Stendal, Wittenberge, Salzwedel, Gardelegen, Magdeburg, Buckau, Sudenburg, Langenweddingen, Blumenberg, Hadmarsleben, Dodendorf, Bernburg, Stassfurt, Güsten, Aschersleben, Thale, Quedlinburg, Halberstadt und Wasserleben.

9. Braunschweigische Bahn mit Stationen: Aschersleben, Wolfenbüttel, Braunschweig und Tr. Schöningen-Jerxheim, Kreiensen resp. Vienenburg-Kreiensen.

10. Bergisch-Märkische Bahn, mit Stationen: Carlshafen und Warburg.

11. Main-Weser-Bahn, (geschäftsführende Direction) mit den Stationen: Cassel, Guntershausen, Marburg, Giessen und Friedberg.

12. Nassauische Staatsbahn, Tr. Frankfurt a./M.-Biebricher Curve-Rüdesheimer Traject.

13. Hessische Ludwigsbahn, Tr. Frankfurt a./M.-Bingen, resp. Frankfurt a./M.-Worms-Grenze.

14. Pfälzische Bahnen, Tr. Worms-Grenze-Weissenburg.

15. Rhein-Nahe-, Saarbrücker und Saarbrücken-Trier Eisenbahn, Tr. Rüdesheimer Traject resp. Bingen-Bingerbrück, sowie Bingerbrück-Neunkirchen-Forbach und Bingerbrück-Neunkirchen-Saarbrücken-Conz-Wasserbillig-Grenze.

16. Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, mit den Stationen:

a) Route via Weissenburg. Altkirch, Altmünsterol, Avricourt, Basel, Benfeld, Bischweiler, Bollweiler, Colmar, Dieuze, Dornach, Erstein, Grafenstaden, Hagenau, Lemberg, Logelbach, Lutterbach, Markirch, Molsheim, Mülhausen, Münster (Elsass), Rappoltsweiler, Reichshofen, Saarburg (Lothringen), Schlettstadt, Strassburg, Thann, Wesserling und Zabern.

b) Route via Forbach. Amanvillers trs. Ars a. d. Mosel, Diedenhofen, Fontoy, Hagendingen, Metz, Novéant, Pagny,

sodann Stationen der Luxemburgischen Wilhelmsbahn:

a) Route via Bingen-Forbach: Bettemburg, Esch a. d. Els, Oettingen.

b) Route via Bingen-Conz: Bettingen- Station, Bettingen trans. Colmar-Berg, Diekirch, Dommeldingen, Luxemburg, Trois vierges (Ufflingen) Station, Trois vierges (Ufflingen) trans.

1. Nachtrag, gültig vom 1. Januar 1874 ab, enthaltend: Tarifsätze der Wagenladungsclasse B für Station Eydtkuhnen der Königlichen Ostbahn.

36. Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Schlesisch-Sächsisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband (II. Theil), Nachtrag IV vom 15/12. 73. Directe Frachtsätze für den Gesammt-Güterverkehr mit Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn und den Ungarischen Staatseisenbahnen; directe Frachtsätze für Station Schkeuditz der Magdeburg-Leipziger Bahn; Classifications-Aenderungen und Frachtsätze für Eisenschlacken von Riesa nach Stationen der Oberschlesischen und der Rechten Oderufer-Bahn.

II. Schlesisch-Sächsisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband (I. Theil). Nachtrag IV vom 15/12. 73. Directe Frachtsätze für Schwefelsäure-Transporte von Station Freiberg der Sächsischen Staatseisenbahn nach Station Greiffenberg der Niederschlesisch-Märkischen Bahn.

III. Directer Verkehr mit der Niederschlesischen Zweigbahn. Nachtrag I vom 1/12. 73. Anderweite Tarifsätze der Wagenladungsclassen B, C und D für die Station Glogau der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und einigen Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn via Hansdorf.

IV. Gemeinschaftlicher Tarif für Oberschlesische Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag II vom 25/12. 73. Directe Frachtsätze für Station Berlin (Lehrter Bahnhof).

V. Gemeinschaftlicher Tarif für Oberschlesische Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderuferbahn nach Stationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag II vom 25/12. 73. Directe Frachtsätze für Station Berlin (Lehrter Bahnhof).

VI. Gemeinschaftlicher Tarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn. Nachtrag II vom 25/12. 73. Directe Frachtsätze für Station Berlin (Lehrter Bahnhof).

37. Nordhausen-Erfurt.

I. Local-Güter-Tarif für Nordhausen-Erfurt.

Nachtrag I. vom 1/12. 73 enthält Abänderungen der Waaren-Classification.

II. a Tarif für den Güterverkehr mit Magdeburg-Leipzig und Halle-Cassel vom 15/1, 71. Nachtrag VIII. vom 1/12. 73 enthält Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebs-Reglement, Abänderungen der Waaren-Classification etc.

39. Oberschlesische Eisenbahn.

I. h. Im Localverkehr der ehemaligen Niederschlesischen Zweigbahn ist für den Transport von Locomotiven und Tendern am 15/12 73. der auf den anderen zum Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmen gehörigen Bahnen am 1/6 71 eingeführte Tarif in Kraft getreten.

II. Tarife für den Verbands-Güterverkehr.

A. mit allgemeinen Tarifsätzen.

b. Nachtrag V. v. 20/12 73 zum Norddeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandstarif. Aufnahme mehrerer Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, sowie von Magdeburg via Berlin und via Görlitz in den Specialtarif 16. für Eiersendungen in Wagenladungen.

f. Nachtrag III. v. 15/12 73 zum Stettin-Schlesischen Verbandstarif, enthaltend, Frachtsätze für die neueröffnete Station Jägerndorf der Oberschlesischen Eisenbahn.

k. Nachtrag VIII. v. 15/12 73 zum Schlesischen Oberungarischen Verbandtarif via Kosel-Oderberg. Aufnahme der Station Thorn der Oberschlesischen Eisenbahn in den Verband.

m. Nachtrag I. v. 1/12 73 zum Preussisch-Oesterreichischen Verbandtarif via Bromberg-Inowraclaw-Oderberg, enthaltend Frachtsätze für Station Elbing der Königl. Ostbahn.

n. Nachtrag II. v. 15/12 73 zum Preussisch-Ungarischen Verbandtarif via Ruttek, enthaltend Frachtsätze für Station Elbing der Königlichen Ostbahn.

41. Königliche Ostbahn.

II. Tarife für den directen Verkehr.

b) Bekanntmachung, betreffend Einführung eines Specialtarifs für rohe Steine in Wagenladungen von der diesseitigen Station Lindenau nach der Station Pillau der Ostpreussischen Südbahn vom 15/12 pr. ab.

e) Nachtrag XI zum Ostdeutsch-Russischen Verbandstarif vom 15/11. 71, betreffend Aufnahme der Stationen Rewal und Narwa der Baltischen Eisenbahn als Verbandsstationen vom 1/12. pr. ab.

k) 1. Nachtrag III zum Hamburg-Polnischen Verbandstarif vom 1/11. 71, enthaltend einen Specialtarif für die Beförderung von Salz bei Auflieferung in Quantitäten von 200 Ctr. oder grösserer Quantitäten, die durch 200 theilbar sind, vom 1/12. pr. ab.

2. Bekanntmachung, betreffend Versetzung des Artikels: „Häute, nasse, gesalzene" in die ermässigte Classe C vom 22/12. pr. ab.

q) Nachtrag II zum Verbands-Gütertarife zwischen der Königl. Ostbahn und der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1/4. 73. Ermässigte

Frachtsätze für die Beförderung von Flachs und Getreide etc. vom 15/12. pr. ab, sowie Tarifberichtigungen enthaltend.

s) Nachtrag V zum Hamburg-Preussischen Verbandstarife vom 1/9. 69, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Eil- und Normalgut vom 1/12. pr. ab.

t) Nachtrag IV zum Magdeburg-Preussischen Verbandstarife vom 1/2. 73, enthaltend einen Specialtarif für die Beförderung von Bau- und Nutzhölzern über 22 Fuss Länge vom 15/12. pr. ab.

45. Rheinische Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Verkehr.

5. Einführung directer Frachtsätze für Holztransporte von Hassfurt, Station der Bayerischen Staatsbahn, nach Crefeld, Mülheim a. d. Ruhr und Rheinhausen, Rheinische Station. (Tarif vom 1/11. 72.)

do. Einführung des III. Nachtrages zum Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Tarife vom 1. Nov. 1872. 3 Sgr. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Deggendorf, Freising, Landshut, Moosburg, Passau, Plattling, Regensburg und Straubing, Stationen der Bayerischen Ostbahnen.

do. Einführung directer Frachtsätze für Eisentransporte von Station Duisburg, Station der Rheinischen Bahn, nach Wörgl (Oesterreichische Südbahn) und nach Hallein (Kaiserin Elisabeth-Bahn) (Tarif v. 1/11. 72.)

9. I. Nachtrag zum Rheinisch-Elsass-Lothringischen Verbands-Tarife vom 1/8. 73, enthaltend Frachtsätze für die Station Altmünsterol der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. 2 Sgr.

9b. I. Nachtrag zum Ausnahme-Tarif III des Tarifs vom 1/2. 73, enthaltend Frachtsätze für die Station Ebernburg der Pfälzischen Bahnen. 1 Sgr.

46. Saarbrücker Eisenbahn.

II. a. Nachtrag Nr. 3 vom 15/12. 73 zum Tarif für den Saarbrücken-Nassauischen Verkehr. Frachtsätze für Eisenhüttenwaaren für Station Limburg enthaltend.

b) Nachtrag vom 20/12. 73 zum Tarif für den Saarbrücken-Hessischen Verkehr via Bingerbrück.
Frachtsätze für Kohlen und Coaks für Station Griesheim enthaltend.

47. Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

IIh. Nachtrag I zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Braunschweigischen sowie der Magdeburg-Halberstädter Bahn einerseits und Stationen der Königl. Sächs. Staatsbahnen andrerseits via Dresden vom 1/12. 73 enthält: Druckfehlerberichtigungen, reglementarische und Tarif-Bestimmungen und Classifications-Aenderungen.

48. Thüringische und Werra-Bahn.

I. Localtarif.

Vacat.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

e. Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verkehr via Schwerte-Arnsberg-Gerstungen. Nachtrag III v. 1/12 73. Aenderungen der Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement, der Waarenclassification und einiger Tarifsätze. Dazu Dienst-Anweisung No. 24. lit. A.

f. Mitteldeutscher Verband. Dienstanweisung No. 43 v. 1/11. 73. Instructionen über die Verladung von Langeisen und Langholz.

g. Mitteldeutsch-Schlesischer Verband. Dienstanweisung No. 4 v. 15/12 73. Instradirung der Güter von und nach Station Frankenthal.

h. Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Nachtrag VI v. 1/12 73. Ausscheidung von Belfort und Aufnahme von Altmünsterol loco und transito als Verbandstation. Dazu Dienstanweisung No. 7. Dienstanweisung No. 8. (cfr. Mitteldeutscher Verband D. A. No. 43).

i. Badisch-Mitteldeutscher Verband. Dientanweisung No. 3. (cfr. Mitteldeutscher Verband Dienstanweisung No. 43.)

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

54. K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

II Directe Tarife.

Tarif für den directen Güter-Transport zwischen Stationen der Kgl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen einerseits und Stationen der Buschtêhrader, Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn andererseits via Weipert resp. Franzensbad und Bodenbach, gültig vom 1/12. 73. Prag 1873. Preis 80 Kr.

Siehe auch unter Nr. 72 (Oesterr. Staatsb.) B I (Nordd. Verk.).

57. K. K. priv. Böhmische Westbahn.

II b. Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischer Verkehr. Reglement und Tarif vom 1/12. 73.

Betheiligt ausser Böhm. Westb. Buschtêhrader, Bayer. Ostbahn einerseits und Schweizer. Nordost- (Direction in Zürich) und Centralbahn, Bernische Staatsb., Jura-Industriel- und Westschweizerische Eisenb.

NB. Nicht identisch mit dem Böhm.-Bayer.-Schweizerischen Güterverkehr (Vereinigte Schweizerb.) via Lindau siehe 5, 72.

I. Nachtrag zu dem Reglement und den Tarifen vom 1/12. 73, enthaltend Tarifsätze für die Stationen Genf transit und Verrières transit; gültig vom 1/12. 73.

Siehe ausserdem unter Bayer. Ostb. 4 f.

61. Galizische Carl-Ludwigbahn.

Zum Ausnahmstarif vom 24/11. 73 für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Mahlproducten von Stationen der Galiz. C.-L.-B. nach Deutschen Stationen ist am 1/1. 74 ein Nachtrag I erschienen.

Siehe unter 39 II b (Nordd.-Galiz.-Rumän. V.), 68 L.-C.-Jassyb.

64. A. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesische Nordbahn.

I. Localtarif

a) b) c) u. d) Die für die K. K. Oesterreichische Landwehr und die Tiroler und Vorarlberger Landesschützen bestehenden Begünstigungen wurden auch auf die Königl. Ungarische Landwehr ausgedehnt.

a) b) c) u. d.) Die Bestimmungen in Betreff der Einhebung des Reugeldes bei während des Transportes in einer Zwischenstation zurückgenommenen Eil- und Frachtgütern wurden auch auf Gepäckstücke übertragen, welche während des Transportes in einer Zwischenstation zurückgenommen werden.

d) An Stelle der Tarife vom 21/12. 72 wurden aus Anlass der Eröffnung der Theilstrecke Neusiedl-Laa-Zellerndorf (Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Eisenbahn) mit 8/12. 73 neue Tarife zur Einführung gebracht. Verkaufspreis 52 Kr. Oest. Währ. B.-N.

II. Gemeinschafts-Tarife. i) Nachtrag I vom 1/12. 73 zum Tarife für den Südrussisch-Oesterreichischen und Südrussisch-Norddeutschen Güterverkehr, betreffend die Aufnahme der Station Berlin in den Verband.

Siehe auch unter Nr. 68 (L.-Cz.-Jassy).

65. K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn.

II 12. Niederländisch-Bayer.-Oesterr. Güterverkehr via Passau oder Simbach-Aschaffenburg.

II 24. Uebernahme-Tarif für den Getreidetransport nach Basel (Schweizer. Centralbahn) von den Stationen Granica und Krakau (Kaiser Ferdinand-Nordbahn via Wien, Simbach, Lindau, Romanshorn vom 10/11. 73. Nachtrag I dazu, gültig vom 1/12 73, enthält Tarifsätze von Granica und Krakau nach Romanshorn und Rorschach.

Siehe unter Bayer. Ostb. 4. III f, (Böhm.-Vorarlberg) und h (Südd. Verb.), 5, 16 (Saarbrücken-Oesterr. G.-V.), Bayer. Staatsb. 5, 43 (Bayer.-Oesterr. G.-V.), Elsass-Lothring. 17, f. (Oesterr.-Süddeutsch-Französ. Verkehr).

I. Localtarif.

Neue Tarife für die Strecke Linz-St. Valentin-Budweis vom 20/12. 73 (Tag der Eröffnung der Strecke Linz-Gaisbach-Wartberg) gültig.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

Ausnahme-Tarif für den Transport von Roheisen und Eisenerze, bei Aufgabe in vollen Wagenladungen d. i. 200 Zollcentner per Waggon, ab Wien (Westbahnhof) bezw. St. Valentin nach den linksrheinischen Stationen Aachen, Duisburg (Stadt), Düren, Eschweiler, Essen und Köln; gültig ab 15/1. 74 bis auf Widerruf.

Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischer Güterverkehr via Venlo-Aschaffenburg. I. Nachtrag zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern im directen Verkehre zwischen Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn und der Niederländischen Staats-Eisenbahnen einerseits und der Station Prag (Smichow) der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, den Stationen Prag (Bubna und Smichow) der a. priv. Buschtêhrader Bahn, den Stationen Wien und Kaiser-Ebersdorf der k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Südbahn, der k. Ungar. priv. Fünfkirchen-Barcser und der k. k. priv. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn andererseits vom 1/2. 73, gültig vom 1/1. 74 an. Enthaltend Frachtsätze für den Transport von Getreide etc., von und nach den Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahn Middelburg und Vlissingen. Druckort: Utrecht.

Tarif für den directen Transport von Eisenwaaren von den Französ. Stationen Fourchambault, Imphy, Le Creusôt, Chalon sur Saône, Saint-Etienne und Alais nach Linz, Wien, Pest, Steinbruch, Czegled, Szegedin und Temesvar, gültig vom 10/12. 73. Durch diesen Tarif wird der bezügliche Tarif vom 1/8. 70 aufgehoben.

66. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Vacat-Anzeige.

Siehe jedoch Nr. 39 (O. S.) n (Preuss.-Ungar. Verkehr).

68. K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft.

a. Oesterreichische Linien in Sequestration.

Directer Specialtarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Mahlproducten von Stationen der Oesterreichischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nach Stationen Deutscher Eisenbahnen. (Betheiligt: Kaiser Ferd.-Nordbahn und Galizische Carl-Ludwigsbahn.) Giltig vom 10/12. 73.

Siehe ausserdem unter 39 II b (Nordd.-Galiz.-Rumän. V.)

b. Rumänische Linien.

Directer Ausnahme-Tarif an Stelle der bezüglichen Frachtsätze in den bestehenden Verbands-Tarifen nach Deutschland, giltig vom 20/12. 73 auf die Dauer des Bestandes des auf den Oesterreichischen Bahnen vom 10/10. 73 eingeführten Ausnahme-Tarifs für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Mahlproducten.

71. Oesterr. Nordwestbahn und Südnordd.-Verbindungsbahn.

Inland.

I. Localtarife.

b) Stationstarife für Eil- und Frachtgüter vom 4/10. 73 — Druckfehlerverzeichniss, Nachtrag II, giltig vom 1/1. 74, beziehungsweise 14/1. 74.

c) Nachtrag II zum Kohlentarife vom 1/7. 72, giltig vom 1/1. 74, bez. 14/1. 74. Stationstarife für die Beförderung von Eil- und Frachtgut zwischen der Station Grulich der Mährischen Grenzbahn einerseits und Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, deren Ergänzungslinien und der Südnordd. Verbindungsbahn anderseits; giltig vom 14/1. 74.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

Tarife für den directen Transport Böhmischer Braunkohlen in Wagenladungen von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn nach Stationen der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, Oesterreichische Nordwestbahn, deren Ergänzungslinie und der Südnorddeutschen-Verbindungsbahn via Aussig; giltig vom 1/1. 74.

d) Tarif für den directen Transport mineralischer Kohle in Wagenladungen aus dem Kladno-Buschtěhrader, Wotwowicer und Rakonicer Kohlenrevieren nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, deren Ergänzungslinie und der Südnordd. Verbindungsbahn via Kralup, giltig vom 1/1. 74.

Hierdurch wird der im Localtarife Heft I enthaltene Specialtarif Nr. 1 aufgehoben.

Ausland.

3. Tarif für Niederschlesische Steinkohlen und Coacs vom 1/1. 73. Nachtrag I giltig vom 14/1. 74.

5. Directer Tarif im Norddeutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbande.

a) Heft I. (Berlin mit Böhmisch-Mährisch-Oesterreichischen Stationen via Reichenberg und via Liebau). Nachtrag III vom Nov. 1873. Frachtzuschläge zu Gunsten der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Hierdurch wird der gleichnamige Nachtrag vom 15/11. 73 aufgehoben.

72. K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

A. Inland.

Einführung von temporären Frachtermässigungen für Kartoffel-, Getreide-, Mehl- und Hülsenfruchttransporte im Cirkelverkehre. Dienstbefehl Nr. 219 dto. 29/11. 1873.

Aufnahme des Artikels „Kastanien“ in die Waaren-Classification des Gemeinschaftstarifes vom 20/2. 1872 für den Verkehr mit Triest und Fiume (Classe III). Sammlgs.-Nr. 221 dto. 2/12. 1873.

Einführung temporärer Ermässigungen für Kartoffel-, Getreide-, Mehl- und Hülsenfruchttransporte im Localverkehre der nördlichen Linie und des Verbindungsnetzes. Sammlgs.-Nr. 222 dto. 1/12. 1873.

Aenderungen in der allgemeinen Waaren-Classification bezüglich der Artikel Heu, Stroh und Langholz. Sammlgs.-Nr. 232 dto. 15/12. 1873.

Erstellung directer Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Linie Tot-Megyer-Surany und solchen unserer Linien. Sammlgs.-Nr. 239 dto. 29/12. 1873.

B. Ausland.

I. Norddeutscher Verkehr.

Ausgabe des V. Nachtrages zum Tarif vom 1/2. 1872, Verkehr mit Dresden, Leipzig etc. Enthält Frachtsätze für Borstenvieh. Sammlgs.-Nr. 220 dto. 3/12. 1873.

Erstellung neuer Frachtsätze für Reis und Petroleum im Verkehr mit Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde. Sammlgs.-Nr. 225 dto. 6/12. 1873.

II. Ungarisch-Niederländischer Verkehr.

Ausgabe eines Getreide-Specialtarifes für diesen Verkehr. Sammlgs.-Nr. 218 dto. 2/12. 1873.

III. Verkehr mit der Schweiz.

Einführung eines directen Tarifes für den Verkehr mit den Vereinigten Schweizerbahnen, gültig vom 1/12. 1873. Sammlgs.-Nr. 223 dto. 5/12. 1873.

IV. Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr.

Correctur eines Druckfehlers, die Tarifirung von Hanf betreffend. Sammlgs.-Nr. 238 dto. 29/12. 1873.

76. K. k. priv. Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft.

I. Localtarif.

a) Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlproducte von und nach allen Stationen der Südbahn wird vom 1/12. 73 bis 1/6. 74 der Tarif von 1 Kr. BN. per Zollcentner und Meile plus 2 Kr. Manipulationsgebühr pro Zollcentner berechnet.

b) Lebensmitteltransporte nach Wien. Die ermässigten Tarife vom März 1873 bleiben bis zum 1/6. 74 bestehen.

78. Theiss-Eisenbahn.

I. Localtarife.

V. Nachtrag zu den allgemeinen und Special-Tarifen für den Binnenverkehr vom 1/1. 73, mit 1/1. 74 in Wirksamkeit getreten.

Nachträge II, III und IV zu den allgemeinen und Special-Tarifen vom 1/1. 72, gültig vom 10/12. 73. Nachtrag II enthält ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von mineralischen Kohlen und Coaks ab Csaba und Grosswardein, Nachtrag III eine Ergänzung des Special-Tarifes Nr. 4 für die Beförderung von Fassdauben und Eisenbahnschwellen durch Aufnahme der Stationen Szolnok und Miskolcz transit, endlich Nachtrag IV Transportpreise für Personen, Reisegepäck, Eilgut und Frachten im Verkehre zwischen Kaschau einer-, dann Debreczin, Hadhaz, Kiralytelek, Nyiregyhaza, Szeremes, Tisza-Suez, Tokaj und Ujfeherto andererseits.

85. Vorarlberger Bahn.

II. Directe Tarife.

a) Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. Reglement und Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Bayer. Staatsb. und den Vereinigten Schweizerbahnen via Vorarlberger E. vom 1/12. 73.

Siehe 5, 54 (Bayer.-Vorarlb. V.).

Nachträge zu den Officiellen Mittheilungen über Einnahmen bis ult. November 1873.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Centner Güter		Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen: aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen: in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo November	Differenz gegen das Vorjahr
	1873	1872	1873	1872	1873	1872						
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben												
a. Sächsische Staatsbahnen	$131_{,1}$*	$129_{,1}$	864321	756110	12442594	10758988	336066	794683	1130749	+125641	11921869	+1429702
b. „ Privatbahnen in Staatsverw.	$13_{,3}$†	$13_{,3}$	70540	62233	1486146	1443670	13437	37551	50988	+400	555015	+130074
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	$146_{,89}$	$132_{,55}$	591403	553633	6916740	5648269	391872	895921	1287793	+128659	11342439	+1012389
Württembergische Staatseisenbahnen	$152_{,1}$	$151_{,2}$	700386	662163	3869467	3093719	362856	908692	1271548	+174782	13432118	+1432544
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterreichischer Währung angegeben.												
Fünfkirchen-Bareser Eisenbahn . . .	$8_{,99}$	$8_{,99}$	20270	20318	216650	199139	14503	31596	46099	+6112	443285	—19800
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn . .	$9_{,03}$	$8_{,08}$	14621	16295	592583	659375	9277	63163	72440	—13991	1047967	+66486

* 2 Meilen Zuwachs für die am 1. November 1873 eröffnete Linie Löbau-Ebersdorf.

† Ausschliesslich der am 3. August 1872 eröffneten Linie Annaberg-Weipert.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im December 1873.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1873	Betriebslänge in Meilen 1872	Befördert wurden: Personen 1873	Personen 1872	Centner Güter 1873	Centner Güter 1872	Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr Gulden.	aus dem Frachten-Verkehr Gulden.	in Summa Gulden.	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden.	Bis ultimo December Gulden.	Differenz gegen das Vorjahr Gulden.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn	52,5	52,5	64626	70704	340329	341672	46630	67372	114002	+157	1597689	—566
Arad-Temesvarer Eisenbahn	8	8	16730	7691	69200	108197	7000	9300	16300	—10170	226653	—76091
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8,5	8,5	55389	52211	3929389	2723404	22933	142307	165240	+45382	1883291[1]	+242145
Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn[2]	21,80	13,20	8818	5281	150126	120079	6291	20531	26822	+10626	247257	+161466
Böhmische Nordbahn[3]	24	21,7	47115	41740	760454	548842	27508	98624	126132	+32731	1335785	+197398
Böhmische Westbahn	27	27	34632	36352	1870213	1803537	45750	219072	264822	—13462	3107474	+187782
Buschtěhrader Eisenb. Strecke Litr. A.	27,2	27,2	29168	33654	2316549	2292755	—	—	214543	+4059	2364603	+192045
„ „ Strecke Litr. B[4]	27,6	25,9	32334	29430	1139416	644772	—	—	125242	+55207	1515060	+414626
Dniesterbahn[5]	15	—	8702	—	82433	—	6435	17032	23467	—	290620	—
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	11,8	6,7	27290	18390	754700	296950	8620	51480	60100	+32450	596580	+347270
Eperies-Tarnower Eisenbahn[6]	7,1	—	3522	—	13258	—	1670	2730	4400	—	35610	—
Erzherzog-Albrechts-Bahn[7]	9,9	—	8753	—	50460	—	7730	6945	14675	—	30326	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	20558	21920	201497	260725	—	—	43045[8]	—6576	452214	+17020
K.K. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn	78	77	65389	63717	2305120	936170	139447	965897	1105345	+410720	10077393	+1511699
Graz-Köflacher Eisenbahn	5½	5½	18615	14681	815709	755271	8104	76515	84619	+3620	1051064	+118321
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	80	80	185125	186266	5936279	5507335	339084	1709690	2048774	+121450	23703738	+471046
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn	18,8	18,8	35830	35767	373955	364997	34320	44710	79030	+1071	1123735	+28170
Kaiser Franz-Josef-Bahn	88,5	88,5	128823	130565	1331702	1642315	175793	424677	600470	+124825	8088434	+2214265
a. Kaiserin Elisabeth-Bahn	75,75	79,00	143513	130046	3191958	2083290	168282	622827	791109	+168617	11730466	+2386413
b. Neumarkt-Braunauer Bahn	8,00	8,00	11484	10702	747183	327354	8752	48874	57626	+21139	607135	+139472
c. Linie Wien-Kaiserebersdorf[9]	2,50	2,50	—	—	233895	23693	—	6337	6337	+5209	86104	+74463
d. Linie Steindorf-Braunau[10]	5,10	—	4371	—	52175	—	2149	3350	5499	+5499	20063	+20063
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	48,5	48,5	42881	47767	965666	782775	33255	158750	192005	+24596	2577649	+815583
Kronprinz Rudolfsbahn[11]	84,0	78,4	102570	94183	1526511	1108366	68245	209952	278197	+71652	3609658	+1335433
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E., u. zwar:												
a. Oesterreichische Linien	47	47	31399	28151	787869	441321	66344	266872	333216	+108918	3020682	+659617
b. Rumänische Linien	224†	224†	17621	17832	330009	124795	120042*	131584*	251626*	+71530*	2929067*	+685095*
Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn[12]	5,7	—	5851	—	79304	—	2960	6619	9579	—	88474	—
Mährische Grenzbahn[13]	14,81	2,90	15576	7610	185793	119947	7139	17463	24602	+12354	177065	+65701
Mährisch-Schlesische Centralbahn[14]	18,21	18,21	19083	18182	286203	240735	13734	30196	43930	+5727	536793	—
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn[15]	8	8	16244	17368	618723	852191	—	—	71033	—23062	1082110	+51446
a. Oesterr. Nordwestbahn	84,4	84,4	121824	125106	1965164	1979586	127127	429158	556285	+14988	6833089	+1610719
b. deren Ergänzungs-Netz[16]	10,2	—	20988	—	382398	—	16315	33506	49821	—	130561	—
Oesterr. Staats- u. Brünn-Rossitzer Bahn	213,5	213,5	377425	365317	11151449	9958531	680517	2560837	3241354	+353297	35428474	+2760295
Oesterr. Südbahn	294,9	287,7	490216	390789	7682007	6955075	675681	2293695	2969376	+180809	36417255	+2543505
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	4,40	4,40	7492	6641	153729	225503	2751	15762	18513	—5059	282917	—6069
Pilsen-Priesener Eisenbahn[17]	22	6,2	16877	5504	379570	110169	11779	33956	45735	+34875	276792	+237990
Prag-Duxer Eisenbahn[18]	18,3	5,6	12999	—	454070	350456	10938	39264	50202	+31880	397077	+373863
Salzburg-Halleiner Eisenbahn	2,40	2,40	5834	4297	114902	63284	1862	6286	8148	+2081	104403	+25279
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,21	38,21	25748	31283	428503	667708	22240	93937	116177	—46716	1834956	—123052
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	48528	48235	1635394	1553419	36990	249427	286417	+72181	2912150	+507682
Theisseisenbahn	77	77	73010	82123	1349000	1417797	109600	335400	445000	+3818	6088642	—207672
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	15,9	15,9	28423	28152	837197	624101	30931	95336	126267	+36019	1197864	+302746
Ungarische Nordostbahn[19]	75,5	65,5	69709	62410	535254	—	60343	95900	156243	—	2054586	—
Ungarische Ostbahn	80	54	39678	38466	327888	304180	52214	107071	159285	+66032	1570814	+399121
Ungarische Staatseisenbahnen	124,4	77,6	100628	90432	1650389	1696207	96814	399464	496278	+66480	6328926	+1668253
Ungarische Westbahn	49,7	40,1	45341	43160	375442	225264	41432	72708	114140	+52864	1174955	+670907
I. Ung.-Galizische Eisenbahn	35,2	27,7	10530	11160	271186	93034	12025	50043	62068	+31101	549246	+249930
Vorarlberger Eisenbahn	12,8	—	29198	29342	137390	66796	11667	8717	20384	+3274	263466	+156685
Waagthal-Eisenbahn[20]	5,94	—	—	—	—	—	—	—	38329	—	—	—
Wiener Neustadt-Grammat-Neusiedl. E.	5	5	6386	5211	161883	154378	3387	18482	21869	+9450	205759	+41719

[1] Die definitiv festgestellten Einnahmen vom 1. Januar bis incl. 31. December 1872 betrugen 1 699 420 Fl. 72 Kr. Oe W.

[2] Zákány-Dombovár (13,20 M.) am 14. August 1872, Dombovár-Báttaszék (8,61 M.) am 20. Juli 1873 eröffnet.

[3] Bensen-Böhm. Leipa (2,7 M.) am 14. Juli 1872, Rumburg-Georgswalde-Ebersbach (1 M.) am 1. November 1873 eröffnet.

[4] Komotau-Weipert (7,6 M.) am 12. Mai 1872, Smichow-Hostiwic am 3. Juli 1872, Komotau-Brunnersdorf (1,70 M.) am 1. März und Luzna-Lischan-Rakonitz (1,20 M.) am 5. März 1873 eröffnet.

[5] Eröffnet am 31. December 1872, die Zweigbahn Drohobycz-Boryslaw (1,568 M.) am 15. April 1873.

[6] Eröffnet am 1. Mai 1873.

[7] Lemberg-Stryj (9,87 M.) eröffnet am 16. October 1873.

[8] Vom 17. November bis 22. December 1873.

[9] Eröffnet am 1. Mai 1872.

[10] Eröffnet am 10. September 1873.

[11] Villach-Tarvis (3,7 M.) am 25. November 1873 eröffnet.

† Kilometer. * Francs.

[12] Eröffnet am 30. December 1872.

[13] Sternberg-Grulich (11,89 M.) wurde am 15. October 1873 eröffnet.

[14] Olmütz-Jägerndorf (11,47 M.) am 1. October 1872 und Troppau-Jägerndorf-Hennersdorf (6,74 M.) am 28. October 1872 eröffnet.

[15] Vom 17. November bis 22. December 1873, resp. vom 1. Dec. 1872 an.

[16] Königgrätz-Chlumetz (3,70 M.) und Nimburg-Lysa-Prag (6,52 M.) am 4. October 1873 eröffnet.

[17] Saaz-Obernitz-Brüx (4,9 M.) am 16. September 1872 und Obernitz Sauerbrunn-Bilin (1,31 M.) am 24. October 1872, Pilsen-Plass (4,25 Ml.) am 21 Januar 1873 für den Frachten- und am 1. Mai für Personenverkehr; Plass-Priesen (10,29 M.) am 8. August; Neusattel-Schaboglück (0,8 Ml.) am 7. September 1873 eröffnet.

[18] Brüx-Chlumcan (4,3 M.) am 21. November 1872 für den Frachtenverkehr eröffnet, Chlumcan-Schlan (5,01 Ml.) am 2. Januar 1873, Prag (Smichow)-Schlan (7,2 Ml.) am 12. Mai 1873.

[19] Incl. der Strecke Nyiregyhaza-Ungvar, 12 Meilen.

[20] Pressburg-Tyrnau (5,84 M.) eröffnet am 1. Mai 1873.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat December 1873.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1873	Betriebslänge in Meilen 1872	Befördert wurden: Personen 1873	Personen 1872	Centner Güter 1873	Centner Güter 1872	Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa incl. Extr.	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo December	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
a. Berg.-Märkische	129,13	111,26	1199163	1053872	24643838	20831636	300052	973980	1422332	+255664	16986102	+3165498
b. Ruhr-Siegbahn	14,45	14,45					15092	116787	145129	—22085	1986245	—35201
Berlin-Anhaltische E.	49,41	49,41	175144	152724	3257898	2698803	122237	271261	449498	+42460	5189898	+431689
Berlin-Görlitzer E.	28,78	28,78	—	—	—	—	30890	96331	150984	+3705	1729247	+216925
Berlin-Hamburger E.	39,9	39,9	121019	140229	2193989	1980616	70543	393932	464475	—50281	5100928	—91685
a. Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	28,18	19,54	—	—	—	—	93587	189303	282890	+67907	3383980[1]	+760045
b. Magdeburg-Helmstedt-Schöningen[2]	—	—	—	—	—	—	12234	23854	36088	—	99045	—
Berlin-Stettin. Eisenb. a. Stammb. Berl.-Stettin-Starg.	29,8	29,8	—	—	—	—	82959	485215	568174	+7278	4044483	+536048
b. Zweigb. Starg.-Cösl.-Colbg.	23,1	23,1	—	—	—	—	21654	103803	125457	—19507	839366	+71165
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig	26,3	26,3	—	—	—	—	17723	85218	102941	—12266	551026	+37377
d. Vorpommer. Zweigbahnen	31,5	31,5	—	—	—	—	32636	121712	154348	—33848	979146	+60268
e. Angermünde-Schwedter E.[3]	3,1	—	—	—	—	—	1133	902	2035	—	2035	—
Braunschweigische E.	—	—	—	—	—	—	73507	221735	295242	—	—	—
Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	39,5	39,5	148236	142107	—	2346156	48980	125526	218506	+10541	2396546	+148904
Breslau-Warschauer E. (Preuss. Abth.)	7,4	7,4	10265	—	152050	—	6355	6245	9860	—	112285	—
Cottbus-Grossenhainer E.	10,6	10,6	18678	16677	565403	483029	4207	31511	35718	+10323	292471	+39769
Crefeld-Kreis Kempener Industrieb.	6,35	6,35	31757	41816	116851	116165	3019	6998	10737	+601	105264	+22820
a. Reichs-E. in Elsass-Lothringen	115,3	109,6	537186	—	9350428	—	168517	506620	735897	—548083	8754280	+354983
b. Wilhelm-Luxemburg-Bahn[4]	22,7	22,7	77565	—	3279230	—	14839	106030	125869	+15341	1643249	—
Eutin-Lübecker Eisenbahn[5]	4,4	—	11746	—	43847	—	3208	2348	5556	—	59445	—
Frankfurt-Bebraer Eisenbahn	27,8	25,4	70350	63495	644358	679247	45280	62800	115430	+13356	1391190	+202022
Halberstadt-Blankenburger E.[6]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Halle-Sorau-Gubener E.	36,09	36,09	—	—	—	—	18598	48211	78696	+23853	766830	+363917
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	18,6	15,8	—	—	—	—	12200	51400	65600	+23300	702410	+428310
Hannoversche Staatsbahn[7]	119,97	119,97	—	—	—	—	218896	557317	872199	+27908	11619787	+953671
a. Holsteinische excl. Glückst.-Elmsh.	32,3	12,4	146311	127045	1093427	888015	53235	85293	138528	+20683	1648274	+83464
b. Glückstadt-Elmshorn	4,4	4,5	15741	13714	123441	107288	3988	4148	8136	+817	95173	+6127
c. Schleswigsche E.	30,6	30,9	45035	39361	316537	265894	20382	34549	54931	+5750	715443	+49551
Homburger E.	2,41	2,41	69789	68015	59260	56428	8242	1776	10018	—3862	157984	—56191
Köln-Mindener Eisenbahn a. Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigb.	50,98	48,72	421723	322698	13988874	12751413	192838	529399	1232237	—6265	10355517	+603789
b. Köln-Giessener Bahn incl. Rheinbrücken	24,55	24,31	129962	124514	4659670	4215810	33605	188230	270761	—4414	3020385	+131464
c. Zusammen	75,53	73,03	551685	447212	18648544	16967223	226443	717629	1502998	—10679	13375902	+735253
d. Venlo-Hamburger Bahn	32,92	17,37	150086	110835	1758324	1008994	40547	105149	166234	+88298	1400788	+716926
Leipzig-Dresdener E.	33,21	30,02	251970	128944	4116515	3891585	90674	279176	369850	+78537	3907914	+410257
Lübeck-Büchen. Eisenb. a. Lübeck-Büchen	6,30	6,3	13314	11641	372205	232999	4428	17493	87719	+10489	957316	+74187
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,3	39280	31998	461341	338408	16978	32820				
Märkisch-Posener E.	—	—	—	—	—	—	27582	44992	96858	+7387	889522	+197540
a. Magdeburg-Leipziger E.	22,682	22,682	—	—	—	—	57208	201154	258362	—4661	3213913	+205009
b Halle-Casseler Zweigbahn	29,1	29,1	—	—	—	—	33736	110139	143875	+24439	1682691	+361434
Mecklenburg. Friedrich-Franz-E.	42,8	42,8	—	—	—	—	43470	48254	91724	+1452	1178144	+65085
Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen-resp. Halle-Vienenbg., nebst Zweigbahnen, Magdeburg-Wittenberge u. Berl.-Lehrte	84,8	81,10	258606	269335	5636276	5412160	129576	369824	499400	+37843	5800345	+644181
b. Stendal-Uelzen und Magdeburg-Neuhaldensleben	18,2	7,6	46359	10327	372808	57431	14785	32143	46928	+41373	369616	+298981
c. Uelzen-Langwedel[8]	13,0	—	14116	—	239385	—	10085	18068	28153	+28153	218200	+218200
Nassauische E.	34,3	34,3	289068	270200	1811032	1382514	54634	70442	182941	—69434	2245250	—15171
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	6960	15385	21745	+5778	246747	+55651
Oberschlesische Eisenbahn a. Oberschlesische Hauptbahn[9]	69,09	69,89	—	—	—	—	94166	601828	770994	+96009	9572346	+989165
b. „ Zweigbahn	11,68	12,05	—	—	—	—	—	13430	14210	+1449	180788	—17791
c. Breslau-Posen-Glogau	27,91	27,96	—	—	—	—	36860	147329	196239	+40959	2308626	+358181
d. Niederschlesische Zweigbahn	11,20	11,20	—	—	—	—	8647	18827	28274	+2504	324025	+36393
e. Stargard-Posener E.	22,97	22,73	—	—	—	—	19799	76590	107389	+9117	1334172	+137237
f. Breslau-Mittelwalder E.	13,36	7,66	—	—	—	—	10480	13159	25739	+11009	260721	+114985
g. Posen-Thorn-Bromberger E.	24,84	20,26	—	—	—	—	19237	52134	79371	+28272	855936	+271280
Oldenburgische Eisenbahnen	25,84	21,94	78194	56393	841438	482681	26917	34986	79016	+12723	735446	+133862
Ostpreussische Südbahn	32,20	32,20	53243	43686	767981	580451	20582	70778	93912	+25959	906680	+198162
Preussische Ostbahn	187	157,01	—	—	—	—	270917	699778	1018006	+68350	11739788	+1999762
Rechte Oderufer-E.	41,22	41,03	—	72104	—	1977512	32950	170500	228450	+45454	2567870	+458340
Rheinische E. a. Sämmtl. Haupt- und Zweigbahnen excl. Call-Trier	99,82	95,69	173900	556459	10673000	9583134	231000	715000	946000	+60112	12251091	+1277165
b. Eifelbahn Call-Trier	15,73	15,73	75700	64537	2053000	1182142	11600	32425	44025	+15275	611935	+213589
Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,22	16,22	—	—	—	—	24100	72107	102006	—34202	1299561	—110274[10]
Saarbrücker Staatsbahn	23,06	23,06	—	—	—	—	35650	174095	241139	+3758	2977611	+87067[11]
Thüringische Eisenbahn	62,821	57,791	—	—	—	—	104774	272838	377612	+54640	4787489	+369576
Tilsit-Insterburger E.	7,19	7,19	9960	8731	86424	59049	4218	4826	11144	+1018	127862	+16530

Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Süddeutscher Währ. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	$205_{,9}$	$175_{,5}$	226689	199685	2597394	2271592	144196	560584	704780	+31805	8731492	+617223
Bayerische Staatsbahnen	$284_{,5}$	275	519177	492865	7094016	5864356	495657	1701566	2197223	+291714	28408525	+3240777
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecken (nicht garantirte Linien)	$39_{,28}$	$39_{,28}$	410437	428927	3971711	3793654	260953	409798	706958	+5189	7075597	+345868
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	$21_{,85}$	$21_{,85}$	128725	102182	599459	652279	29852	34357	66634	+2587	803111	+104028
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	$0_{,8}$	$0_{,8}$	96226	93096	19480	12340	10813	487	11300	+619	135262	+7060
Oberhessische Eisenbahnen	$23_{,47}$	$23_{,47}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pfälzische Eisenbahnen	$55_{,41}$	$50_{,09}$	332060	288397	4799628	4573002	155178	459395	614573	—108816	6351748	—61029
Werrabahn	$22_{,9}$	$22_{,9}$	—	—	—	—	25875	99343	129218	+21015	1559102	+101090
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46	46	96605	86735	5749237 Pud	5431295 Pud	92117	220066	358628	+33256	4149294	+589631
Warschau-Bromberg	$19^{6}/_{7}$	$19^{6}/_{7}$	26246	23471	1798518	1616959	21952	50495	90477	+3819	966821	+83629
Riga-Dünaburg	$34_{,56}$	$34_{,56}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holl. Währ. angegeben.												
Holländische Eisenbahn-Gesellschaft	$23_{,1}$ Ml.	$23_{,1}$ Ml.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederländische Centralbahn	102 Ml.	102 Ml.	31217	28785	103257	44432	30634	16783	54592	+3027	636971	+78873
Niederländische Rheinbahn	209 Kil.	209 Kil.	147708	135361	1399416	1508868	173278	227972	401250	+12766	3583227	+124279
Niederländische Staatseisenbahnen	990 Kil.	989 Kil.	299906	278781	2317052	2167474	257626	203724	476523	+49063	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizerische Centralbahn	240 Kil.	240 Kil.	181000	177371	1700000	1566973	244000	560000	804000	+77000	11326112[12]	+678000
a. Schweizerische Nordostb. (excl. Linien b und c)	213 „	213 „	259000	229769	1474000	1409949	214000	460000	674000	+39000	9166275[13]	+403000
b. Zürich-Zug-Luzern	64 „	64 „	32000	27639	128100	119513	31000	33200	64200	+2300	1212716[14]	+51700
c. Bülach-Regensburg	20 „	20 „	14200	13773	24900	22618	7100	2300	9400	+200	127356[15]	+12100

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Die definitiven Einnahmen bis ult. December 1872 betrugen: 2745982 Thlr. 24 Sgr. 10 Pf.

[2] Die Einnahmen der Strecke Magdeburg-Schöningen-Helmstedt flossen im Jahre 1873 zu zum Baufonds.

[3] Am 15. December 1873 dem Betriebe übergeben, Berlin-Stettiner Bahn nur betriebsleitende Verwaltung.

[4] Seit 16. September 1872 im Betriebe der Reichseisenbahnen.

[5] Eröffnet am 10. April 1873.

[6] Eröffnet am 31. März 1873.

[7] Excl. der Strecke Tettenborn-Nordhausen.

[8] Eröffnet für Güterverkehr am 15. April und für den Personenverkehr am 15. Mai 1873.

[9] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger-Bahn.

[10] Incl. 109486 Thlr. } Militairfahrgelder aus 1870/71, welche pro 1872
[11] Incl. 74428 Thlr. } vereinnahmt wurden.

[12] D. i. pro Kilom $47192_{,13}$ Frcs. gegen $44686_{,62}$ Frcs. in 1872.

[13] „ „ „ „ $43034_{,12}$ „ „ $41144_{,47}$ „ „ 1872.

[14] „ „ „ „ $18948_{,67}$ „ „ $18139_{,49}$ „ „ 1872.

[15] „ „ „ „ $6367_{,83}$ „ „ $5758_{,56}$ „ „ 1872.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 10. 1874.

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag;** **Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt.** Vierteljährlich für $1^{1}/_{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 6. Februar 1874. (Schluss der Nummer: 5. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Entwurf eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen,

bearbeitet vom Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich.

(Schluss aus No. 9.)

Gemeinsame Bestimmungen zu den Abschnitten 2—4. (§§. 25—27.)

§. 25.

Während die Betriebs-Reglements für die Beförderung der Personen und Güter das Verhältniss der Eisenbahnen zum Publicum ordnen, sind die Vorschriften zur Sicherung und und Ordnung des Transport-Betriebes im Eisenbahn-Polizei-Reglement zu geben, dessen Erlass im Artikel 43 der Reichs-Verfassung vorgesehen ist.

Der §. 25 des Entwurfs bestimmt dementsprechend, dass das Eisenbahn-Polizei-Reglement vom Bundesrathe zu erlassen ist, welches namentlich auch die Handhabung der Eisenbahn-Polizei dem Publicum gegenüber zu regeln und die Strafbestimmungen zur Handhabung der Polizei zu enthalten hat.

§. 26.

Im §. 34 des Preussischen Eisenbahn-Gesetzes sind bereits die Gesellschaften für verpflichtet erklärt, über alle Theile ihrer Unternehmungen nach Anweisung des Handelsministers genaue Rechnung zu führen und die Rechnung jährlich der vorgesetzten Regierung einzureichen. Darüber hinaus hat sich indessen sehr bald als nützlich ergeben, genaue Nachweisungen über die Einrichtung und Ausrüstung der Bahnen, den Personen- und Güter-Verkehr und die Leistungen der Betriebsmittel zu besitzen. Sowohl die Bundes-Regierung als der Deutsche Eisenbahnverein haben aus diesem Grunde schon jährlich umfassendes statistisches Material gesammelt und veröffentlicht. Dasselbe kann indessen zur Gewinnung einer brauchbaren gleichen Statistik nicht überall als ausreichend angesehen werden, weil die Grundlagen der Statistik in der Buchung nicht überall die gleichen sind. In Anerkennung der Nothwendigkeit der Statistik haben sich die Verwaltungen entschieden, in den Entwurf die gesetzliche Verpflichtung aufzunehmen, in ihrer Buchung gleiche Buchungstitel in Betreff ihrer Einnahme und Ausgabe einzuführen, und das statische Material dem Reichs-Eisenbahnamt nach Anleitung der von letzterem festzusetzenden Formulare zur Disposition zu stellen.

§. 27.

Im §. 27 ist die Begutachtung der Eisenbahn-Verwaltungen im Wege gemeinschaftlicher Berathung und Beschlussfassung vor definitiver Feststellung des Betriebs- und Polizei-Reglements resp. späterer Aenderungen gesetzlich erfordert, weil die Bestimmungen derselben vielfach technischer Natur sind und localen Schwierigkeiten begegnen. Es muss daher für zweckmässig gehalten werden, eine gutachtliche Aeusserung der Haupt-Interessenten vor Erlass dieser Vorschriften einzuholen.

Die §§ 25—27 zum Gesetzentwurf lauten demgemäss:

§ 25.

Das in Ausführung des Artikels 43 der Verfassung des Deutschen Reichs von dem Bundesrathe zu erlassende Eisenbahn-Polizei-Reglement wird die näheren Vorschriften feststellen, deren Befolgung durch die Eisenbahn-Verwaltungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Transportbetriebes unter Beachtung der allgemeinen Bestimmungen in den Abschnitten II bis IV für erforderlich erachtet werden.

Dieses Reglement wird ferner diejenigen Vorschriften und Strafbestimmungen enthalten, welchen für den gleichen Zweck die Eisenbahnreisenden, sowie andere im Bereich der Eisenbahn verkehrende Personen sich zu unterwerfen haben, sowie diejenigen Beamten der Eisenbahn bezeichnen, welche mit der Handhabung dieser Vorschriften dem Publicum gegenüber beauftragt sind, und die Befugnisse feststellen, welche diesen Beamten im öffentlichen Interesse einzuräumen sind.

§ 26.

Zu dem Zwecke der Gewinnung einer brauchbaren vergleichenden und Durchschnitts-Statistik der Eisenbahnen sollen alle Verwaltungen gehalten sein, in ihrer Buchführung gleiche Buchungstitel in Betreff der Einnahmen und Ausgaben ihrer Bau- und Betriebsfonds einzuführen, sowie ferner Uebersichten über Einrichtung und Ausrüstung ihrer Bahnen, den Personen- und Güterverkehr und Leistungen der Locomotiven und Wagen nach Anleitung von dem Reichseisenbahnamt festzusetzender Formulare zu führen und das gewonnene statistische Material dem Reichs-Eisenbahnamt zur Disposition zu stellen.

§ 27.

Vor definitiver Feststellung des Eisenbahn-Polizei-Reglements und des Betriebs-Reglements soll Begutachtung der Eisenbahn-Verwaltungen im Wege gemeinschaftlicher Berathung und Beschlussfassung erfordert werden.

Das Gleiche gilt von späteren Aenderungen.

Verpflichtungen der Eisenbahnen zu Gunsten des Reichs. (§§. 28—30.)

§ 28.

Das Verhältniss der Eisenbahnen zur Post ist s. Z. für die Preussischen Staaten durch §. 36 des Gesetzes vom 3. November 1838 geordnet. Es sind darin im Wesentlichen den Eisenbahnen folgende Verpflichtungen auferlegt:

a. Post-Verwaltung.

1) ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen,
2) den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen, dem Postzwange unterworfenen Güter zu übernehmen,
3) den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen zu übernehmen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.

Die Bestimmung ad 1 betrifft im Wesentlichen den Fahrplan der Personen-Züge, welche von der Postverwaltung regelmässig für ihre Zwecke benutzt werden und hat zu dem Zweifel Veranlassung gegeben, ob die Postverwaltung die Durchführung von Personen-Zügen für ihre

Zwecke resp. die Aenderung des Fahrplans fordern kann. Forderungen dieser Art sind von den Eisenbahn-Verwaltungen stets als unberechtigt bestritten, weil sie entweder den Personen-Verkehr beeinträchtigen, oder die Verwaltungen zur Einlegung neuer, für den Personen-Verkehr unbrauchbarer Züge veranlassen müssen, und beides im Gesetz als begründet nicht anerkannt werden kann. Es muss vielmehr angenommen werden, dass die Post-Verwaltung ihre Massnahmen nach dem Interesse des Personen-Verkehrs einzurichten hat und erscheint es mit Rücksicht darauf, dass die Festsetzung des Fahrplanes der Personen-Züge zwischen den Hauptpuncten des Verkehrs, gemäss §. 23 des Entwurfs, dem Reichs-Eisenbahnamte zusteht und hier eben der Post-Verwaltung Gelegenheit zur Geltendmachung ihres Interesses gegeben ist, zulässig, die oben erwähnte, in ihrer Tragweite zweifelhafte Bestimmung aus dem Gesetz fortzulassen.

Neben den weiter angezogenen gesetzlichen Bestimmungen ad 2 und 3, hat die Postverwaltung mit der grossen Mehrzahl der Eisenbahn-Verwaltungen Verträge abgeschlossen, welche sich auf die Mitführung der Postwagen in einzelnen Zügen, die Abgabe und Herrichtung von Abtheilungen der Eisenbahn-Wagen zur Benutzung für Postzwecke, die Unterhaltung etc. der Postwagen, sowie die Beförderung von Brief- und Zeitungspacketen durch Eisenbahn-Beamte beziehen. Mit dem Reichspost-Gesetz vom 28. October 1872 (§. 4) muss anerkannt werden, dass es sich empfiehlt, anzustreben, die Eisenbahn-Verwaltungen bei neuen Concessionen zu gleichmässigen Verpflichtungen im Interesse der Post-Verwaltung zu verpflichten. Aus diesem Gesichtspunct sind im §. 28 des Entwurfs, Alin. 1—5, die Bestimmungen der Verträge, welche zwischen der Post-Verwaltung und den Eisenbahnen regelmässig zur Zeit über jene Puncte abgeschlossen werden, in ihren wesentlichen Theilen aufgenommen.

Es liegt indessen kein Grund vor, den bestehenden Verträgen, welche zum Theil günstige, zum Theil lästige Bestimmungen für die Eisenbahnen enthalten, ihre Wirksamkeit zu entziehen und ist dies zur Vermeidung von Zweifeln im Schlusssatz des §. 28 ausdrücklich ausgesprochen.

Zur Zeit besteht eine Unbilligkeit in Verhältniss der Post zu dem Eisenbahn-Unternehmen darin, dass letztere in Folge der allgemeinen Fassung des Reichs-Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Beschädigung der unentgeltlich beförderten Postbeamten, wie für Passagiere haften. Die Post-Verwaltung stellt die Beamten lediglich zu eigenem Zweck ihrer Gewerbsthätigkeit und ohne irgend welchen Vortheil für die Eisenbahn-Unternehmungen in die Züge. Sie ist im Sinne des Gesetzes vom 7. Juni 1871 Betriebs-Unternehmer und muss ihr demgemäss auch die Verpflichtung zur Entschädigung im Falle der Beschädigung oder Tödtung der zur Begleitung beorderten Postbeamten auferlegt werden. Ebenso ist die Lage der Sache in Bezug auf das Betriebs-Material, welches ausschliesslich zur Benutzung für Postzwecke in die Züge gestellt wird. Auch bezüglich dieses muss die Post-Verwaltung als Betriebs-Unternehmer angesehen, und bei Unglücksfällen für haftbar erklärt werden, soweit nicht etwa eine Schuld der Eisenbahn-Unternehmer constatirt ist. Die hieraus folgenden gesetzlichen Vorschriften sind in Alin. 6 des §. 29 aufgenommen und hinzugefügt (was aus der Natur der Sache sich von selbst ergiebt), dass in Bezug auf die Beschädigungen oder den Verlust von Postgegenständen, die Post-Verwaltung als Frachtführer im Sinne des Handels-Gesetzbuchs zu gelten hat.

§. 29.

b. Telegraphen-Verwaltung.

Die Bestimmungen über das Verhältniss der Eisenbahn-Unternehmer zur Reichs-Telegraphen-Verwaltung lehnen sich an die soweit bekannten allgemein geltenden Verträge mit der Telegraphen-Verwaltung an. Sie beruhen darauf, dass sowohl das Terrain als das Material zweckmässiger Weise von der einen und der anderen Verwaltung mit benutzt wird, und dass im Interesse des Publicums die gegenseitige Aushülfe in Nothfällen und überhaupt geboten ist. Die Erhebung der Grundlagen der Verständigung zu gesetzlichen Vorschriften liegt im Interesse der beiderseitigen Verwaltungen.

§. 30.

c. Kriegs-Verwaltung.

Die im Gesetz-Entwurf aufgenommenen Vorschriften über die Stellung der Eisenbahnen zu der Reichs-Kriegs-Verwaltung entsprechen den zur Zeit gültigen Reglements resp. den bestehenden Verträgen.

Die §§ 28—30 des Gesetzentwurfs lauten demgemäss:

§ 28.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, mit jedem fahrplanmässigen Zuge auf Verlangen der Postverwaltung einen Postwagen und in demselben

1. *Briefe und andere Gegenstände, deren Beförderung gegen Bezahlung auf andere Weise, als durch die Post verboten ist,*
2. *die zur Begleitung der Postsendungen und Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Beamten,*
3. *die Geräthschaften und Utensilien, deren diese Beamten unterwegs bedürfen,*

unentgeltlich zu befördern.

An Stelle der Mitbeförderung eines besonderen Postwagens kann auf Grund besonderer Verständigung auch die Einrichtung und Hergabe der Abtheilung eines Eisenbahnwagens zur Benutzung für Postzwecke gegen Erstattung der Kosten der Einrichtung, Unterhaltung und künftigen Wiederbeseitigung, sowie gegen Zahlung einer angemessenen Miethe für die Zeitdauer der Beschränkung der Benutzung des Wagens für Eisenbahnzwecke verlangt werden.

Wenn weder ein besonderer Postwagen in den Zug eingestellt wird, noch die Hergabe der Abtheilung eines Eisenbahnwagens stattfindet, ist die Postverwaltung der Mitbeförderung eines Postbeamten mit der Briefpost oder die Besorgung der Beförderung von Brief- und Zeitungspacketen durch die Zugbeamten der Eisenbahnen gegen angemessene Vergütung zu fordern berechtigt.

Reicht der Postwagen oder die an seiner Stelle zur Benutzung für Postzwecke bestimmte Abtheilung eines Eisenbahnwagens im einzelnen Falle für den Bedarf der Postverwaltung nicht aus, so sind die Eisenbahnen gehalten, der Postverwaltung zur Befriedigung des Mehrbedürfnisses auf rechtzeitige Bestellung disponibele Eisenbahnwagen oder einzelne geeignete Coupés solcher Personenwagen, deren übrige Coupés in dem betreffenden Zuge für Eisenbahnzwecke verwendbar sind, gegen eine im Voraus zu vereinbarende, für Wagen beziehungsweise Coupé und Meile zu bemessende Vergütung zur Benutzung zu überweisen.

Die Eisenbahnen sind verbunden, die Unterhaltung, Unterstellung, Reinigung, das Schmieren, Ein- und Ausrangiren u. s. w. der Postwagen gegen besonders zu vereinbarende Vergütungen, welche nach den Selbstkosten zu bemessen sind, zu übernehmen.

In Bezug auf die Beschädigung oder den Verlust von Postgegenständen gilt die Postverwaltung als Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuchs, in Bezug auf die Beschädigung oder Tödtung der zur Begleitung beorderten Postbeamten als Betriebs-Unternehmer im Sinne des Gesetzes vom 7. Juni 1871, nicht minder als Betriebs-Unternehmer in Bezug auf das in jedem einzelnen Falle ausschliesslich zu Postzwecken benutzte Betriebs-Material.

Durch diese Vorschriften verlieren bestehende Verträge zwischen der Postbehörde und Eisenbahnen, welche andere Bestimmungen enthalten, ihre Wirksamkeit nicht.

§ 29.

Die Eisenbahnen haben die Benutzung ihres Terrains zur Anlage von oberirdischen und unterirdischen Reichs-Telegraphenlinien unter Wahrung der Rücksichten auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und die Schonung der Enlagen für Eisenbahnzwecke zu gestatten, wogegen ihnen die Berechtigung eingeräumt wird, die Stangen der oberirdischen und die Schutzvorrichtungen der unterirdischen Reichs-Telegraphenleitungen auch zur Befestigung bezw. Legung ihrer eigenen Telegraphenleitungen unentgeltlich mitzubenutzen. Die Kosten durch den Eisenbahnbetrieb bedingter Aenderungen der Lage der Telegraphenleitungen sind nach Verhältniss der Zahl der beiderseitigen Drähte von beiden Theilen gemeinschaftlich zu tragen.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, den mit der Anlage und Unterhaltung der Reichs-Telegraphenlinie beauftragten Beamten und ihren Gehülfen zur Ausführung ihrer Geschäfte das Betreten der Bahn unter Beachtung der Weisungen ihrer mit der Handhabung der Eisenbahnpolizei beauftragten Beamten und die Benutzung eines Bremsersitzes oder eines Dienstcoupés der Eisenbahnzüge, so weit die Ausübung des Dienstes der Eisenbahnbebmten dadurch nicht behindert wird, gegen Lösung eines Fahrbillets III. Wagenlasse zu gestatten, sowie die Beförderung von Leitungsmaterialien nach Verwendungsorten zwischen zwei Stationen in derselben Weise, in welcher die Beförderung von Eisenbahnschienen und anderen Bahnunterhaltungsgegenständen geschieht, gegen angemessene Vergütnng zu übernehmen.

Die Eisenbahnen sind verbunden, auf Verlangen der Telegraphen-Verwaltung ihren Bahnbewachungsbeamten die Mitbeaufsichtigung der Reichs-Telegraphenleitungen und die provisorische Wiederherstellung gestörter Leitungen zu übertragen.

Bei vorkommenden Unterbrechungen und Störungen des Reichs-Telegraphen haben die Eisenbahnen die Depeschen der Telegraphen-Verwaltung mittelst der Eisenbahn-Telegraphen, so weit dieselben nicht durch den Eisenbahnbetriebsdienst in Anspruch genommen sind, unentgeltlich zu befördern. Die Reichs-Telegraphen-Verwaltung ist zur gleichen Gegenleistung im Falle von Unterbrechungen und Störungen des Eisenbahn-Telegraphen verbunden und übernimmt ferner die unentgeltliche Beförderung dringlicher Eisenbahn Dienst-Depeschen, welche nach einer ausserhalb des Bereiches der aufgebenden Eisenbahn belegenen Telegraphen-Station im Deutschen Reiche bestimmt sind.

Die Eisenbahnen sind berechtigt, mittelst ihres Telegraphen Privat-Depeschen von oder nach solchen Orten, wo Reichs-Telegraphenstationen nicht eingerichtet sind, so wie Depeschen der Eisenbahn-Reisenden auch ohne diese Beschränkung unter den Bedingungen der Telegraphen-Ordnung für die Correspondenz auf den Linien des Reichs-Telegraphen zu befördern.

§ 30.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, den Anforderungen der Reichs-Kriegs-Verwaltung in Beziehung auf die Beförderung von Truppen und Militärpersonen, sowie von Militärgütern jeder Art nachzukommen, vorbehaltlich der Einrichtung dieser Transporte in solcher Weise dass dadurch die fahrplanmässige Beförderung von Personen und Gütern nicht behindert oder verzögert wird.

In Kriegszeiten haben die Eisenbahnen den Anweisungen der competenten Militärorgane zur Ausführung von Transporten für Kriegszwecke jeder Art ohne Rücksicht auf Behinderung oder Verzögerung des sonstigen Verkehrs Folge zu leisten.

Auf allen Eisenbahnen soll ein gleiches Verfahren in Beziehung auf

die Expedition von Personen und Gütern für Rechnung der Kriegs-Verwaltung bestehen. Der Erlass der bezüglichen Vorschriften erfolgt durch den Bundesrath nach Anhörung des Gutachtens der Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Feststellung der Beförderungspreise bleibt der Vereinbarung zwischen der Kriegs-Verwaltung und den Eisenbahnen vorbehalten.

Beaufsichtigung der Eisenbahnen. (§§. 31 u. 32.)

§. 31.

Nach der Reichs-Verfassung ist die Ausführung der Reichs-Gesetze und der Erlass der allgemeinen Anordnungen, sowie der Verwaltungs-Vorschriften zu diesem Zwecke, Sache des Bundesraths. Dementsprechend ist im Gesetzentwurf der Erlass der allgemeinen Anordnungen zur Aufsicht des Eisenbahn-Wesens im §. 20 dem Bundesrathe übertragen. Mit Rücksicht auf die allgemeine Bedeutung für den Verkehr und die besondere Wichtigkeit für alle Interessenten muss ihm zugleich die Ertheilung der Eisenbahn-Concessionen (§. 2), die Uebertragung derselben an andere Unternehmer (§. 7), sowie die Entscheidung über die Verpflichtung der Eisenbahn-Unternehmer den Anschluss resp. die Mitbenutzung der Bahnstrecken zu gestatten (§. 17), zustehen.

Zur Aufsicht über das Eisenbahnwesen im Deutschen Reich im Einzelnen nach den Bestimmungen des Gesetzes und den allgemeinen Anordnungen des Bundesrathes ist das Reichs-Eisenbahn-Amt durch Reichs-Gesetz vom 27. Juni 1873 bereits eingesetzt. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, die Gesammt-Verhältnisse der Deutschen Eisenbahnen von einem Central-Punct aus zu übersehen und zu leiten, ist die Bestellung von Eisenbahn-Commissariaten, zur Ausübung der localen Aufsicht im Gesetze vorgesehen. Die Bestellung dieser localen Behörden muss schon jetzt als unentbehrlich bezeichnet werden. Da indessen die von ihnen zu entscheidenden Fragen zum Theil technischer, zum Theil rein juristischer Natur sind, so erscheint es nothwendig, dieselben nach dem Vorbild der allgemeinen Verwaltungs-Behörden in den Deutschen Staaten collegalisch zu ordnen und zu fordern, dass die Mitglieder die höhere Staats-Prüfung bestanden haben. Die Geschäfts-Ordnung derselben wird vom Bundesrathe festzusetzen sein.

In einzelnen Fällen, in denen es sich um Einrichtungen handelt, die in das Gebiet mehrerer Commissariate fallen würden, wie bei Feststellung des Fahrplans der durchgehenden Züge oder bei der Entscheidung über besonders belastende Massregeln, z. B. die Erweiterung der Eisenbahn-Anlagen und die Vermehrung der Betriebs-Mittel ist die Entscheidung in dem Gesetz-Entwurf dem Reichs-Eisenbahn-Amt direct übertragen.

In der Erwägung der Missstände, welche sich aus der gleichzeitigen Handhabung des Aufsichtsrechts und der Verwaltung von Bahnen durch die Staats-Regierung herausgestellt haben, ist im Schlusssatz des §. 31 die Bestimmung aufgenommen worden, dass den Mitgliedern des Reichs-Eisenbahn-Amtes, resp. der Commissariate, die Verwaltung von Eisenbahnen nicht übertragen werden darf.

§. 32.

Im §. 32 ist das Zwangsrecht der Aufsichts-Behörde für den Fall näher bestimmt, dass die Eisenbahn-Verwaltungen ihren Anforderungen wiederholt nicht nachkommen.

Die §§ 31 und 32 im Gesetzentwurf lauten:

§ 31.

Die Aufsicht über das Eisenbahnwesen des Deutschen Reichs gemäss den Bestimmungen dieses Gesetzes und den allgemeinen Anordnungen des Bundesraths führt unter Leitung des Reichs-Kanzlers das Reichs-Eisenbahnamt.

Unter demselben stehen Reichs-Eisenbahn-Commissariate als collegialische Behörden. Dieselben bestehen aus administrativen, juristischen und technischen Mitgliedern, welche die höhere Staats-Prüfung bestanden haben.

Die Mitglieder und Commissare der Reichs-Eisenbahn-Commissariate können innerhalb ihres Geschäftsbereichs über alle ihrer Aufsicht unterliegenden Einrichtungen der Eisenbahnen von den Vorständen der Eisenbahnen jede Auskunft verlangen und sich durch persönliche Kenntnissnahme informiren.

Die Reichs-Eisenbahn-Commissariate können, vorbehaltlich des Recurses an das Reichs-Eisenbahnamt, gegen den Vorstand jeder Eisenbahn Geldstrafen bis zur Höhe von .... zur Befolgung der von ihnen erlassenen Anordnungen androhen und einziehen.

Denselben darf die Verwaltung von Eisenbahnen nicht übertragen werden.

§ 32.

Wenn der Unternehmer einer Eisenbahn den Bestimmungen dieses Gesetzes und den Anordnungen in Ausführung derselben wiederholt nicht nachkommt, so kann der Bundesrath ihm eine Frist zur Befolgung der erlassenen Anordnungen bei Vermeidung der Verwirkung der Concession setzen.

Kommt der Unternehmer auch innerhalb der gesetzten Frist der Aufforderung des Bundesraths nicht nach, so kann Letzterer die Concession für verwirkt erklären und den öffentlichen Verkauf der Bahn mit allem Zubehör für Rechnung des Unternehmers anordnen.

Bis zum Verkauf der Bahn kann er den Vorstand der Eisenbahn suspendiren und die Bahn durch einen von ihm bestellten Vorstand für Rechnung des Unternehmers sequestriren lassen.

Schlussbestimmungen. (§ 33.)

§. 33.

Der Erlass des Reichs-Eisenbahn-Gesetzes macht die Aufhebung der Landes-Gesetze in den Bundesstaaten über die Concessionirung der Eisenbahnen und über das Aufsichtsrecht über dieselben erforderlich. Dagegen ist unbedenklich, die Bestimmungen der Landes-Gesetze über die sonstigen Rechtsverhältnisse der Bundesstaaten zu den Privatbahnen, wie zum Erwerb der Privatbahnen, bestehen zu lassen.

Bei der bisherigen Verschiedenheit der Behandlung der Sache in den einzelnen Bundesstaaten, kann es als empfehlenswerth angesehen werden, die Erhebung der Eisenbahn-Abgabe dem Reiche übertragen. Von einem bestimmten Vorschlag ist indessen in dieser Beziehung abzusehen.

Da das Aufsichts-Recht der einzelnen Landes-Regierungen ausser durch Gesetz oder neben demselben auch durch die Concessionen und Statuten der Eisenbahn-Gesellschaften geordnet ist, so muss auch die Aufhebung der statutarischen und Concessions-Bestimmungen ausgesprochen werden, soweit sie das Aufsichtsrecht der Landes-Regierungen betreffen und anders ordnen als im Reichsgesetz bestimmt ist. Nur insoweit als die Landes-Regierung finanziell bei Privat-Eisenbahn-Unternehmungen betheiligt ist und die Berechtigung zur Theilnahme an der Verwaltung von Privat-Bahnen auf Grund lästiger Titel erworben hat, müssen diese als Privatrechte sich qualificirenden Befugnisse erhalten werden.

In Alin. 2 des §. 33 ist die Bestimmung getroffen, dass der §. 3 des Gesetzes vom 11. Juni 1870 über die Commandit-Gesellschaften auf Actien und die Actien-Gesellschaften, welcher die landesherrliche Genehmigung und Beaufsichtigung derselben wegen des Gegenstandes des Unternehmens betrifft, durch das Reichs-Eisenbahn-Gesetz seine Erledigung findet. Das Gesetz vom 11. Juni 1870 hat die Staats-Aufsicht über die Actien-Gesellschaften im Allgemeinen aufgehoben und gemäss §. 3 nur insoweit bestehen lassen, als nach den Landes-Gesetzen der Gegenstand des Unternehmens der Gesellschaft der Beaufsichtigung des Staates unterliegt. Es muss hiernach angenommen werden, dass die financiellen Verhältnisse der Actien-Gesellschaften, namentlich die Frage der Vermehrung des Actien-Capitals, die Festsetzung der Dividende, die Höhe der Rücklagen zu Reserve- und Erneuerungs-Fonds (vorbehaltlich der Massregeln zur Sicherung des guten Zustandes der Bahnanlagen und der Betriebs-Mittel) den Gesellschaften nunmehr allein überlassen ist.

Soweit diese Frage zur Cognition und Entscheidung der Gerichte gekommen ist, haben dieselben diese Auffassung ihren Entscheidungen und Ausführungen auch zu Grunde gelegt.

Die Aufsichts-Behörden einzelner Bundesstaaten halten indessen auch jetzt noch die Nothwendigkeit ihrer Zustimmung zu allen finanziellen Massregeln der Gesellschaften für erfoderlich. Mit Rücksicht auf diese Zweifel in der Anslegung des §. 3, welche namentlich bei Actien-Emissionen zu grossen Missständen für das interessirte Publicum führen, es ist unumgänglich erforderlich, die Tragweite der vorgedachten gesetzlichen Bestimmung zu declariren und klar zu legen, dass das Aufsichts-Recht der Bundes-Regierung für Eisenbahn-Actien-Gesellschaften lediglich durch das Reichs-Eisenbahn-Gesetz geordnet ist, und somit die Bestimmung des §. 3 des Gesetzes vom 11. Juni 1870 für die Eisenbahn-Gesellschaften mit dem Reichs-Eisenbahn-Gesetz für erledigt zu erklären.

Der Wortlaut des § 33 ist folgender:

§ 33.

Alle Landesgesetze der Bundesstaaten über Concessionirung der Eisenbahnen und das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen treten mit Einführung dieses Gesetzes ausser Kraft.

Die Bestimmung des § 3 des Gesetzes vom 11. Juni 1870 über die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften, über die landesherrliche Genehmigung und Beaufsichtigung des Gegenstandes des Unternehmens von Commanditgesellschaften auf Actien und Actiengesellschaften findet durch dieses Gesetz bezüglich der Eisenbahngesellschaften seine Erledigung.

Mit Einführung dieses Gesetzes treten ferner die Bestimmungen der Concessionen und Statuten der bestehenden Eisenbahngesellschaften insoweit ausser Kraft als nach denselben die Genehmigung und das Aufsichtsrecht den betheiligten Landes-Regierungen zusteht und anders geregelt ist, als dieses Gesetz bestimmt. Die besonderen Rechte, welche den Landes-Regierungen gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften auf Grund lästiger Titel zustehen bleiben in Kraft.

Der Fahrpark der Russischen Eisenbahnen.

Von Wilhelm von Lindheim.

Die Entwicklung des Russischen Eisenbahnnetzes geht in stetiger Weise vorwärts.

Die eigenthümlichen Verhältnisse des Landes und namentlich die geographische Situation der producirenden Provinzen, endlich auch die Beschaffenheit der Export- und Import-Producte lässt eine vorzügliche Ausnutzung des Wagenraumes zu, und aus diesem Grunde sind auch die Bahnen mit einem geringeren Fahrmittelbestand als im westlichen Europa ausgerüstet.

Eine officielle Eisenbahnstatistik hat bisher noch nicht bestanden, und es lässt sich deshalb nur mit Mühe und aus den nicht

allgemein zugänglichen Jahresberichten der Bahnen eine Gesammt-Uebersicht zusammenstellen, welche in der nachstehenden Tabelle, die den Zeitraum bis Anfang 1873 umfasst, eine Uebersicht über den Fahrpark giebt. Die auf dem Tableau mit 14 382 Werst angegebene Länge der Eisenbahnen hat sich bis zum heutigen Tage um einige Hundert Werst vermehrt, denn nach dem letzten Berichte sind gegen 14 900 Werste im Betriebe; hiervon waren nur 1527 Werst Doppelgeleise, da nach den meisten Statuten die Bahnen erst dann gezwungen sind, das zweite Geleise zu errichten, wenn sie eine gewisse Einnahmehöhe pro Werst erzielt haben, und das ist bis jetzt nur bei einigen Linien der Fall.

Die vorliegende Zusammenstellung hat für das Ausland aber auch namentlich deshalb Interesse, weil sich daraus entnehmen lässt, inwieweit die Thätigkeit der ausländischen Industrie auf Lieferung nach Russland zu rechnen hat. Wenn wir nun zuvörderst die Schienen betrachten, welche auf den Russischen Eisenbahnlinien liegen, so finden wir, dass daselbst 6 574 066 Stück eingelegt sind, welche, durchschnittlich mit 4 Centner angenommen, das respectable Quantum von 26 296 264 Zoll-Centner ausmachen. In neuerer Zeit hat man sich in richtiger Erkenntniss der Verhältnisse entschlossen, Stahlschienen einzuführen; diese Verbesserung kommt aber bis jetzt, mit Ausnahme von etwa 500 Werst, nur den im Bau befindlichen Bahnen zu gute, weshalb wir bei unserer Berechnung doch die Totalität der obenangeführten Ziffer als für die Remonte in Rücksicht nahmen. Nach den bestehenden Erfahrungen und insofern man bei Anlage der Bahnen sich nicht zur Verwendung eines besseren Materiales entschliesst, kann man die Dauer der gegenwärtig liegenden Schienen auf nicht länger als 6 Jahre veranschlagen, wobei wir indessen die zur Anlage von Nebengeleisen und der zweiten Geleise nothwendige Quantität in Rechnung zogen. Es würde daher für die nächste Zeit ein Jahresbedarf von 4 382 710 Zoll-Centner, abgesehen von den Neubauten, welche, wie bekannt, in den letzten Jahren durchschnittlich 1780 Werst betrugen, erforderlich sein. (Es waren nämlich im Jahre 1867 nur 3698 Werst, Ende 1872 aber 13 217 Werst, resp. Anfangs 1873 14 382 Werst dem Verkehre übergeben.) Demnach würde unter Hinweis, dass die Regierung die sicher glückliche Idee adoptirt hat, für die Neubauten wenigstens theilweise Stahlschienen vorzuschreiben, ein Durchschnittsbedarf von 1300 Centner pro Werst, resp. rund gerechnet auf 1700 Werst 2 210 000 Centner, d. h. also Remonte und Neubau 6 592 710 Zoll-Centner nothwendig werden. Dem gegenüber ist das Russische Reich in der Lage, selbst nur etwa 8—900 000 Centner Rails zu liefern. Nach den officiellen Mittheilungen des Bergdepartements betrug die Gesammtproduction an Eisen incl. Stangeneisen und Blech im Jahre 1860 circa 4 000 000 Centner, im Jahre 1870—1871 ziemlich constant circa 5 000 000 Centner, wobei indessen die Schienen nur einen sehr kleinen Antheil ausmachen, da eigentlich nur 3 Walzwerke im Russischen Reich für diesen Fabricationszweig bestehen, nämlich die Putilóf'sche Fabrik in St. Petersburg, das Walzwerk der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft ebendaselbst und das Démidóf'sche im Ural. Durch Mittel der Regierung ist noch im Dongebiet ein Walzwerk von Tues angelegt, das aber bis jetzt noch wenig liefert, ebenso die im Bau begriffenen Walzwerke der Orel-Bahn und Asow'schen Bahn.

Diesen Angaben gegenüber verzeichnen die officiellen Zoll-Listen eine Einfuhr von 4 780 993 Pud oder rund gerechnet 1 593 664 Zoll-Centner in der Periode vom 1. Januar bis 1. November, also während der Schifffahrt; hierzu sind noch die zu Lande angekommenen etwa 130 000 Centner zu rechnen; im Jahre 1873 war die Einfuhr 6 581 805 Pud, das sind also rundgerechnet 2 193 935 Zoll-Centner, wozu ebenfalls wieder die zu Land importirten nahezu 200 000 Pud betragenden Eisenwaaren zu rechnen wären. Die Differenz, welche sich hierin ergiebt gegen die im Eingange dieses Aufsatzes stehende Schätzung beruht wohl hauptsächlich darin, dass die grosse Quantität der zur Remonte nothwendig werdenden Schienen erst in den nächsten Jahren wird bezogen werden müssen, da die Mehrzahl der Bahnen, wie erwähnt, erst seit dem Jahre 1867 successive in Betrieb kamen', mithin auch noch wenig Schienen auszuwechseln waren. Von jetzt ab wird dagegen in den nächsten Jahren — bis das Princip, Stahlschienen zu adoptiren, Abhilfe geschaffen hat, — die Anzahl der Remonteschienen von Jahr zu Jahr in enormem Maasse steigen. Diese ziffermässige Darstellung dürfte gewiss von Interesse sein, namentlich im Hinblick auf die grosse Ausdehnung der Eisenfabrication und im Hinweiseauf die momentane Stagnation dieses wichtigen Industriezweiges im Auslande.

Gehen wir nun zur Betrachtung der Locomotiven über, so finden wir, dass die Anzahl der vorhandenen Maschinen eine sehr geringe ist; sie beträgt nur circa Eine pro 5 Werst Bahnlänge, mithin bedeutend weniger als in Deutschland und in westlichen Ländern. Es ist vorauszusehen, dass die Anzahl derselben sich bei dem immer mehr sich entwickelnden Verkehre sehr rasch steigern wird, und wenn man nach den Erfahrungen von Ländern urtheilt, die eine weniger rasche Entwickelung haben wie Russland, so dürfte sich innerhalb fünf Jahren die Zahl vielleicht verdoppeln müssen, um nur annähernd den Bedürfnissen des steigenden Verkehres zu genügen. Aber auch für die Remonte wird ein grosser Bedarf eintreten, denn ein grosser Theil der Maschinen ist stark mitgenommen, namentlich im Süden, wo man theilweise schlechte Kohle oder Antrazit, dessen Verwendung eine grosse Erfahrung und sehr aufmerksame Bedienung erheischt, zur Feuerung verwendet hat. Nehmen wir nun auch hier an, dass alljährlich 1700 Werst neue Bahnen gebaut werden, so kommen wir zu dem Resultate, dass für Neubauten 340 Locomotiven für Vermehrung des bestehenden Materiales 10 Procent der bestehenden Anzahl, eine Ziffer, die wahrscheinlich viel zu gering gerechnet ist, also 175 bis 200 Locomotiven pro Jahr*) endlich als Remonte unter Berücksichtigung der bei der raschen Inaugurirung der Bahnen stattgehabten Uebelstände 6 Procent oder 179 gebraucht werden. In Summa wird Russland also fortan ungefähr 719 Locomotiven pro Jahr bedürfen. Die inländische Fabrication der Locomotiven befindet sich auf einem vorgeschrittenen Standpuncte. Das Fabricat befriedigt bereits vollkommen, und das Ausland kann in der That aus diesem Resultate lernen, wie rasch sich eine Industrie trotz mancher Schwierigkeiten einbürgern kann.

Man kann mit Sicherheit darauf rechnen, dass schon jetzt pro Jahr 250 Locomotiven in Russland fertig gestellt werden, und wird diese Anzahl wohl im nächsten Jahre an 300 erreichen. Wenn man nun diese Ziffer von dem muthmasslichen Bedarfe in Abzug bringt, so bleibt doch noch für die nächsten Jahre die stattliche Bedarfsziffer von 414 Locomotiven, auf welche das Ausland rechnen kann. Was nun die Wagen anlangt, so ist auch hierin die effectiv vorhandene Anzahl gegenüber dem steigenden Verkehre zu klein und dürfte auch die wesentliche Vermehrung nothwendig werden. Es ist hier gewagt, Ziffern zu nennen, indessen glauben wir, dass man wohl mit Sicherheit für die nächsten 4—5 Jahre auf eine Vermehrung von 10 Procent pro Jahr, das ist also bei den Güterwagen allein ca. 6000 Stück pro Jahr, rechnen kann; für Remonte dürften 4 Procent pro Jahr gewiss eine sehr mässig angenommene Ziffer sein. Es würden also aus diesem Titel etwa 2400 Wagen pro Jahr nothwendig werden. Wenn man nun im Durchschnitt für die neuen Bahnen $4^1/_2$ Wagen pro Werst rechnet, so würden auf 1700 Werst Neubauten 7650 Wagen entfallen, wir kommen daher zu einem Jahresbedarfe von 15 650 Wagen. Dem gegenüber wieder steht eine Leistungsfähigkeit der inländischen Fabriken von ca. 12 000 Wagen diverser Gattung und wir glauben daher, dass das Ausland in der nächsten Zeit nur einen relativ kleinen Theil dieses grossen Bedarfes bekommen wird, um so mehr, als die Concessionen der neuen Eisenbahnen die Bedingung enthalten, dass die gesammten Güterwagen im Inlande gebaut sein müssen.

Es sind in neuester Zeit Contracte auf Lieferung von 9000 Wagen im Werke, welche die Regierung mit den inländischen

*) Auf einzelnen Linien ist wegen des wachsenden Verkehres die Noth um Locomotiven so gross, dass man pro Tag 40 bis 45 Rubel Miethe dafür zahlt.

Wagenfabriken abschliesst und in welchen vorgeschrieben ist, dass alles Material hierzu inländischen Ursprungs sein soll.

Diese Klausel dürfte aber wohl erst nach längerer Zeit strenge durchführbar sein, weshalb Russland, trotzdem seine Leistungen auf dem Gebiete der Stahlfabrication recht anerkennenswerth sind und trotzdem auch Räder in guter Qualität bereits im Inlande gefertigt werden, doch noch durch viele Jahre ein ausgezeichneter Client des Auslandes sein wird. Personenwagen werden auch bereits in Russland und zwar recht gut gemacht, jedoch würden die ausländischen Fabriken das Gross des Bedarfes hierin noch während längerer Zeit zu liefern haben.

Wir schliessen unsere Betrachtung mit der Anerkennung, welche wir für die rapide Entwickelung des Russischen Eisenbahnwesens hegen. Es ist hier eine Leistung zu constatiren, wie sie kein anderes Land der Welt aufzuführen hat, und es ist ebenso erfreulich, dass während der kurzen Zeit des Bestehens sich die Russische Industrie für Eisenbahnmaterial schon in anerkennenswerther Weise entwickelt hat. Auch die Steinkohlengewinnung macht grosse Fortschritte und wenn erst das Brennmaterial gesichert ist, wird sich auch die Eisenindustrie rasch entwickeln. Die Uebelstände, welche die rasche Entwickelung und der dadurch bedingte Mangel an ungeschultem Personale mit sich brachten, sind in der Besserung begriffen, und bei den stetig steigenden Einnahmen bedarf es nur der Fortdauer der bewiesenen Energie, um auch die Ausgaben auf jenes Maass zurückzuführen, welches die ganz unzweifelhafte Rentabilität der Russischen Bahnen auf die Dauer sichert.

Resumé der Russischen Privat-Eisenbahnen bezüglich ihrer Länge sowie der verwendeten Rails und der am 1. Januar 1873 im Betrieb befindlich gewesenen Locomotiven und Wagen.

Laufende Nummer	Jahr der Eröffnung	Name der Eisenbahnlinien	Länge der Linien in Wersten	Länge der Nebengeleise	Anzahl der Rails	Locomotiven: Personenzug	Locomotiven: Güterzug	Locomotiven: Andere Locomotiven	Total der Locomotiven	Tender	Waggons: Personenwagen	Waggons: Güterwagen	Waggons: Verschiedene andere Wagen	Total der Waggons	Bemerkungen
1	4/IV 1838	Tsarskoé Sélo	25,10	6,14	10899	—	—	9	9	9	74	38	2	114	(Die hier angeführten Locomotiven sind Rangirmaschinen).
2	3/VI 1845	Warschau-Wien	324,68	180,50	176813	19	48	43	110	108	148	2816	45	3009	Doppelgeleis 62 v.
3	7/V 1847	Nicolaus	604,17	793,38	489125	60	254	19	333	318	247	5318	33	5598	Locomotiv-Stat. 19. Doppelgeleis 604.
4	15/V 1857	St. Petersb.-Warschau-Eydtkuhnen	1206,64	513,00	601874	105	146	24	275	251	350	5989	75	6414	Locomotiv-Stat. 24. Doppelgeleis 106 z.
5	14/VI 1861	Moskau-Nischni	409,53	154,94	197564½	37	83	7	127	120	213	2223	46	2482	Locomot.-Stat. 7.
6	21/VII 1857	Baltische mit Verzw.	461,15	113,00	200952½	4	34	24	62	60	217	919	16	1152	Locomot.-Stat. 2. Doppelgeleis 51 z.
7	12/IX 1862	Riga-Dünaburg	214,00	54,74	94062½	—	25	40	65	65	76	1360	15	1451	
8	24/III 1862	Wolga-Don.	72,85	13,20	30152½	2	11	2	15	13	10	612	6	628	Locomot.-Stat. 2.
9	20/VII 1862	Moskau Rjäsan	242,79	244,0	170345	—	58	12	70	66	123	1508	14	1645	Doppelgeleis 182 W. Locom.-Stat. 4.
10	18/VIII 1862	Moskau Jaroslaw	270,95	54,82	113949½	2	26	16	44	43	119	825	26	970	Locom.-Stat. 1.
11	22/XI 1862	Warschau-Bromberg	137,92	20,48	55430	10	14	2	26	24	76	482	17	575	
12	31/XII 1863	Woronesch Rostow	604,50	120,90	253890	—	—	117	117	109	72	1884	60	2016	
13	1/IX 1866	Odessa	971,0	194,20	407820	33	83	4	120	116	141	2628	41	2810	Doppelgeleis 82, 27 v.
14	20/V 1866	Lodzer Fabrik-Bahn	26,00	1,77	9719½	—	—	3	3	3	14	35	2	51	
15	24/V 1866	Dünaburg-Witebsk	244	48	102200	20	71	91	182	91	87	1497	13	1597	
16	4/XI 1866	Rjäsan-Koslow	198,28	242,57	154297½	12	45	—	57	57	90	1414	10	1514	Doppelgeleis 198 W.
17	22/IX 1866	Warschau-Brest	199,45	38,08	83135½	—	10	12	22	22	38	432	14	484	
18	17/XI 1866	Moskau-Kursk	502,29	391,56	312847½	—	157	48	205	204	327	4280	45	4652	Locomot.-St. 2. Doppelgeleis 242 W.
19	2/XII 1867	Rjäschk Morschansk	121,40	22,30	50295	—	12	6	18	18	40	316	4	360	
20	1/II 1868	Koslow-Woronesch	167,23	33,44	70234½	6	15	—	21	21	47	404	4	455	
21	30/VIII 1868	Orel-Grjäsy	283,0	560	118650	14	27	—	41	41	79	789	16	884	
22	12/XII 1868	Schuisko-Iwanowskaja	170,94	20,75	67091½	4	16	4	24	24	40	360	2	402	
23	17/III 1872	Finland	446,18	61,88	177821	22	23	2	47	45	116	1088	5	1209	
24	24/XI 1868	Orel-Witebsk	487,50	90,60	202335	20	105	—	125	125	137	2133	6	2276	
25	12/XII 1868	Kursk-Kiew.	438,80	85,20	183000	21	43	—	64	64	89	980	13	1082	
26	18/XI 1868	Riga-Mitau	38,90	10,00	17465	—	—	8	8	8	42	73	7	122	
27	23/XII 1869	Kursk-Charkow Asow	763,50	152,30	320530	42	84	—	126	124	219	2240	24	24[illegible]3	
28	1/VIII 1870	Charkow-Nikolajewka	380,50	67,30	156730	12	46	—	58	58	120	1142	—	1262	
29	12/XII 1869	Grjäsy Zarizyn	624,66	86,30	248836	—	63	17	80	80	110	1738	15	1863	
30	22/XII 1869	Koslow-Tambow	67,50	14,07	28549½	4	11	—	15	15	29	242	4	275	
31	30/V 1870	Nowotorjok	32,20	6,10	13405	—	—	5	5	5	11	72	4	87	
32	4/VI 1870	Ribinsk-Bologoje	279,74	32,80	109389	5	45	3	53	50	37	1567	48	1652	
33	9/VIII 1870	Tambow-Saratow	352,86	57,14	143500	15	40	10	65	55	103	900	21	1024	
34	3/IX 1870	Kiew-Brest	801,76	104,20	317100	13	98	43	154	154	178	2872	61	3111	
35	11/IX 1870	Moskau-Brest	1123,70	160,42	414442	—	96	40	136	136	176	1775	24	1975	
36	4/XII 1870	Rjäschk-Wiasma	44	8,16	18256	3	5	—	8	8	16	157	3	176	Im Weiterbau.
37	15/IV 1871	Livensk (schmalspurig)	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Staatseisenbahn.
38	18/V 1871	Nowogorod (schmalspurig)	68,20	6,08	25980	—	—	6	6	4	25	134	7	166	
39	21/VIII 1871	Poti-Tiflis	289,52	36,18	113995	13	25	6	44	38	122	624	16	762	
40	4/IX 1871	Libau-Kowno	294,00	40,00	116900	16	12	4	32	22	72	780	10	862	
41	8/I 1872	Jaroslaw-Woogda	191,07	12,55	71267	—	—	12	12	12	40	251	1	292	
42	21/III 1872	Konstantinowka	85,00	17,00	35700	—	14	—	14	14	34	258	3	295	
43	28/VII 1873	Brest Grajewo	199,55	30,83	80633	—	27	8	35	35	5	710	6	721	
44	1/I 1873	Riga-Bolderaa	17,50	3,80	7385	—	3	—	3	3	6	50	2	58	
		Total	14541,41	4904,86	6574567	514	1875	647	3036	2838	4315	55915	786	61016	

Die Eisenbahnen Grossbritanniens.

Der colossale Verkehr auf den Englischen Eisenbahnen hat schon oft das rege Interesse unserer continentalen Eisenbahn-Directionen wachgerufen. — Im gegenwärtigen Momente aber, wo der industrielle Geldmarkt von so schweren Stürmen und Erschütterungen heimgesucht worden ist, erscheint eine Recapitulation der in England erzielten öconomischen Resultate neben den rein technischen Betriebs-Ergebnissen für jeden Laien und jeden continentalen Eisenbahn-Actionär als besonders wichtig und interessant. Ein treffliches Material für solche Betrachtungen bietet der im Deutschen Engineering mitgetheilte vom 17. November 1873 datirte officielle Bericht des Capitän Tyler an das Englische Handels-Ministerium, aus dessen commerziellen Daten für unsere gesammte Actionärwelt manche sehr lehrreiche Ergebnisse, und für die etwa noch auftauchenden Eisenbahnprojecte manche zu beherzigende Winke abstrahirt werden können.

Capitän Tyler schreibt in seinem Berichte:

„Die Gesammtlänge der für den Betrieb am 31. December 1872 eröffneten Eisenbahnlinien betrug nach den Berichten der einzelnen Gesellschaften 15 814 Englische Meilen, die sich folgendermassen vertheilen: In England 11 136, in Schottland 2587 und in Irland 2091 Meilen. — Der von den Gesellschaften ausgewiesene Zuwachs im Jahre 1872 gegen das Vorjahr betrug 538 Meilen, indem am 31. December 1871 15 376 Meilen und am 31. December 1872 15 814 Meilen, d. i. um 3 Procent mehr betriebsfähige Bahnstrecken ausgewiesen wurden. Auf die einzelnen Länder vertheilt sich diese Vermehrung folgendermassen: In England von 10 850 Meilen auf 11 136 Meilen oder um $2_{,6}$ Procent; in Schottland von 2538 auf 2587 Meilen oder um $1_{,9}$ Procent und in Irland von 1988 auf 2091 Meilen oder um $5_{,2}$ Procent. Der thatsächliche Zuwachs an Bahnstrecken, die zum Zwecke der Betriebs-Eröffnung im Jahre 1872 von Seite der Regierungs-Organe begangen wurden, betrug in England 135 Meilen, in Schottland 22 Meilen und in Irland 46 Meilen, was zusammen 203 Meilen für das betreffende Jahr ausmacht. — Der scheinbare Unterschied zwischen dem angegebenen Zuwachse von 538 Meilen und der effectiven Verlängerung von 203 Meilen findet seine Erklärung in den mangelhaften Ausweisen einzelner Bahnverwaltungen über die Betriebslängen des Jahres 1871.

Ein bedeutender Zuwachs darf jedoch erwartet werden, sobald alle in den letzten Jahren genehmigten Hauptverbindungs- und Seitenlinien vollendet und dem Betriebe übergeben sein werden.

Die totale Länge der in den Jahren 1870, 1871 und 1872 genehmigten Bahnlinien erreicht allein die Ziffer von 1100 Meilen.

Das in Eisenbahnlinien am 31. December 1871 investirt gewesene Capital in Form von Actien, Prioritäten und schwebenden Schulden betrug die Summe von 552 680 707 Livres Sterling, während es am 31. December 1872 569 047 346 Livres Sterling erreichte, was einer Vermehrung von 16 367 239 Livres Sterling entspricht. — Das durchschnittliche Anlage-Capital pro Meile, welches im Jahre 1858 34 099 Livres Sterling betrug, erhöhte sich zu Ende des Jahres 1870 auf 34 106 Livres Sterling, Ende 1871 auf 35 944 Livres Sterling und Ende 1872 auf 35 984 Livres Sterling. — Diese constante Erhöhung des Anlage-Capitales resultirt zumeist aus den in Folge des stets wachsenden Verkehres nothwendig gewordenen Vergrösserungen der Stationen, Strecken und Ausweichen, sowie der erforderlichen Vermehrung der Betriebsmittel, die vorzugsweise durch die Verbindung der einzelnen Bahnen mit den Hauptdurchzugslinien, sowie durch den erhöhten Verkehr in den Industrie-Bezirken bedingt war. — Hierbei muss bemerkt werden, dass, wenn von Seiten einiger Bahnverwaltungen noch weit grössere Summen für Vergrösserungen der Anlagen und anderweitige Einrichtungen zur Bewältigung des Güter- und Frachten-Verkehres aufgewendet worden wären; die Sicherheit, Bequemlichkeit und selbst die Oeconomie des Verkehres im gegenwärtigen Betriebe eine weit grössere sein würde. Die oben erwähnte Capitals-Vermehrung hat bei den verschiedenen Gattungen von Actien, Prioritäten und schwebenden Schulden in sehr variablen Verhältnissen stattgefunden. Während die Capitals-Vermehrung im Jahre 1871 über das Capital des Jahres 1870 mittelst Actien kaum eine Million Livres Sterling oder nur $0_{,42}$ Procent betrug, fand die Capitals-Erhöhung mittelst Actien im Jahre 1872 über das Jahr 1871 im Verhältniss von 230 250 152 Livres Sterling auf 239 039 089 Livres Sterling, d. i. um circa 9 Millionen oder nahezu $3_{,8}$ Procent statt. — Die Capitals-Vermehrung mittelst garantirten oder Vorzugs-Actien stieg von 173 051 875 Livres Sterling zu Ende des Jahres 1871 auf 177 764 674 Livres Sterling Ende 1872, d. i. auf $2_{,7}$ Procent; während jene mittelst Prioritäten und schwebenden Schulden von 149 378 080 Livres Sterling im Jahre 1871 auf 152 205 728 Livres Sterling Ende 1872, $1_{,9}$ Procent ausmachte. Das Prioritäten-Capital stieg um 28 Procent, nämlich 67 282 535 Livres Sterling auf 85 891 511 Livres Sterling, während die schwebenden Schulden um 19 Procent abnahmen, nämlich von 82 095 545 Livres Sterling auf 66 224 217 Livres Sterling. Für 9 207 357 Livres Sterling Vorzugs-Actien wurden keinerlei Zinsen gezahlt in Folge des Nichtvorhandenseins jedweden Nutzens; dagegen warfen auch 59 200 Livres Sterling in schwebenden Schulden und 594 978 Livres Sterling in Prioritäten keine Zinsen ab, hauptsächlich desshalb, weil die für diese Summen hergestellten Objecte noch nicht fruchtbringend gemacht werden konnten. — Für 32 901 496 Livres Sterling in Actien wurden theils von solchen Gesellschaften, deren Linien oder Theilstrecken noch nicht dem Verkehre übergeben waren, oder deren Betrieb überhaupt kein lucrativer war, keinerlei Interessen gezahlt. Es würde jetzt schwer sein, den Werth der einzelnen Effecten zu bestimmen, um welchen das Publicum dieselben acquirirte, aber jedenfalls besteht nach der Art und Weise der Geldbeschaffung für diese Papiere ein grosser Unterschied zwischen deren Nominal- und deren Emissions-Werthe.

Das percentuelle Verhältniss des Actien-Vorzug- und Prioriäten-Capitals zusammengenommen zum Gesammt-Capitale hat sich während des Jahres 1872 nicht geändert. Dagegen hat sich der Procentsatz der schwebenden Schulden von 15 Procent im Jahre 1871 auf 12 Procent im Jahre 1872 ermässigt; der Procentsatz der Prioritäten jedoch ist von 12 Procent im Jahre 1871 auf 15 Procent im Jahre 1872 gestiegen. Das Actien-Capital macht 42 Procent, das Prioritäten- und schwebende Schulden-Capital 58 Procent und das garantirte und Vorzugs-Actien-Capital 31 Procent des Gesammt-Capitales aus, welches Verhältniss zu Ende des Jahres 1871 und 1872 gleich war.

Ich kann hier wiederholen, was ich bei einer früheren Gelegenheit erwähnte, nämlich: „Es ist kein Grund, einzusehen, wesshalb die Actionäre eines Unternehmens nicht so sollten handeln können, wie es ihnen gut dünkt und sie es für vortheilhaft halten. Es mag richtig sein, dass in dem Falle einer projectirten Eisenbahn das Verhältniss des Actien- und Prioritäten-Capitales nach dem Eisenbahngesetze bestimmt werde; aber selbst diese Gesetzes-Bestimmungen sind in manchen Fällen umgangen oder übergangen worden, und finanzielle Einschränkungen bestehender Bahn-Gesellschaften, sei es mit Bezug auf das Recht der Geldbeschaffung oder mit Bezug auf die dafür zu zahlenden Zinsen, haben sehr oft auf der einen Seite durch Verschlimmerung der finanziellen Schwierigkeiten geschadet, während sie auf der anderen Seite die Sicherheit nicht geboten haben, die man von ihnen erwartete.“

Die durchschnittliche Verzinsung des Actien-Capitales betrug $5_{,14}$ Proc. im Jahre 1872, gegen $5_{,07}$ Procent im Jahre 1871 und ergab somit eine Erhöhung von $0_{,07}$ Procent. Die durchschnittliche Verzinsung des Vorzugs-Actien- und Prioritäten-Capitales hingegen bezifferte sich mit $4_{,39}$ Procent für 1872 gegen $4_{,42}$ Procent für 1871, was also für das Jahr 1872 eine Verminderung von $0_{,03}$ gegen 1871 ergiebt. — Die schwebenden Schulden verzinsten sich im Durchschnitte im Jahre 1870 mit $4_{,37}$, im Jahre 1871 mit $4_{,25}$ und im Jahre 1872 mit $4_{,19}$ Procent, während die Prioritäten im Jahre 1870 $4_{,47}$, im Jahre 1871 $4_{,37}$ und im Jahre 1872 $4_{,34}$ Procent getragen haben. — Die $4,_{4}$procentigen Interessen für 158 692 084 Livres Sterling in garantirten und Vorzugs-Actien vom Jahre 1870 verringerten sich auf $4_{,51}$ Procent für 173 051 875 Livres Sterling im Jahre 1871 und auf $4._{49}$ Procent für 177 764 674 Livres Sterling im Jahre 1872.

Die Durchschnitts-Verzinsung des Gesammt-Capitales erhöhte sich von $3_{,75}$ Procent im Jahre 1858 auf $4_{,19}$ Procent im Jahre 1870, auf $4_{,43}$ Procent im Jahre 1871, und auf $4_{,51}$ im Jahre 1872; während die Durchschnitts-Verzinsung des Vorzugs-Actien- und Prioritäten-Capitales zusammengenommen von $4_{,63}$ Procent im Jahre 1858, auf $4_{,48}$ Procent im Jahre 1870, auf $4_{,42}$ Procent im Jahre 1871 und au $4_{,39}$ Procent im Jahre 1872 herabsank, — Dies dürften die interessantesten jener Thatsachen sein, welche sich auf das Eisenbahnwesen der letzten 4 Jahre beziehen. — Die Verzinsung des Gesammt-Capitales übertraf jene der schwebenden Schulden, Prioritäten und Vorzugs-Actien im Verhältnisse von $4_{,75}$ zu $4_{,39}$ für das Jahr 1872; dagegen übertrafen die Interessen des gewöhnlichen Actien-Capitales (einschliesslich jenes Theiles, für welchen gar keine Dividenden gezahlt wurden) die fixirten Zinsen für die Vorzugs-Actien und Prioritäten (einschliesslich jener, für welche keine Zahlung geleistet wurde) im Verhältnisse von $5_{,14}$ zu $4_{,39}$ Procent, also um $0_{,75}$ Procent. Von dem gewöhnlichen Actien-Capitale, welches über 239 Millionen Livres Sterling betrug, erhielten 33 Millionen gar keine Dividenden. Von den restlichen 206 Millionen erhielten in runden Ziffern: $10^1/_2$ Millionen weniger als 1 Procent; 8 Millionen zwischen 1 und 2 Procent; $2^1/_2$ Millionen 2 bis 3 Procent; 18 Millionen von 3 bis 4 Procent; 23 Millionen von 4 bis 5 Procent; 23 Millionen zwischen 5 und 6 Procent; 27 Millionen zwischen 6 und 7 Procent; $55^1/_2$ Millionen zwischen 7 und 8 Procent; 15 Millionen zwischen 8 und 9 Procent; 18 Millionen zwischen 9 und $9^1/_2$ Procent; $2^1/_4$ Millionen zwischen 10 und $10^1/_2$ Procent und $3^1/_2$ Millionen zwischen 12 und $12^3/_4$ Procent Dividende.

Unter den obigen Zahlen sind auch bei 12 Millionen Capital solcher Gesellschaften inbegriffen, deren Linien verpachtet sind, oder die in irgend einer Weise eine fixe Verzinsung erhalten. — Obgleich diese 12 Millionen zur Subscription aufgelegt waren und als das gewöhnliche Capital der verpachtenden Gesellschaften ausgewiesen werden, sollten dieselben in einer Richtung eigentlich als ein garantirtes Capital der pachtenden Gesellschaften betrachtet werden. — Die Verzinsung dieser 12 Millionen ist jedoch in der Regel keine besonders hohe zu nennen mit Ausnahme eines einzigen Falles, in welchem sie $12^1/_4$ Procent beträgt.

Von den 33 Millionen gewöhnlichen Actien-Capitales, für welches keine Dividenden gezahlt wurden, gehörten $26^1/_2$ Millionen Englischen, nahezu 3 Millionen Schottischen und $3^1/_2$ Millionen Irländischen Gesellschaften. Das gesammte gewöhnliche Actien-Capital der Englischen Gesellschaften betrug 202 Millionen; jenes der Schottischen 22 Millionen und jenes der Irländischen etwas über 15 Millionen.

Die Durchschnitts-Dividende der 239 Millionen gewöhnlichen Actien-Capitales, aus den Auszahlungs-Ausweisen berechnet, betrug, wie schon erwähnt, $5_{,14}$ Procent, während der Durchschnitt der Dividenden und Zinsen für das gesammte Capital (Actien und Prioritäten) von 569 047 346 Livres Sterling $4_{,75}$ Procent ausmachte. Dieser letzte Procentsatz dürfte auf den ersten Blick mit dem oben angegebenen

Procentsatze von 4,53 für das Reinerträgniss des gesammten Actien- und Prioritäten-Capitales im Widerspruche stehen; aber diese Differenz resultirt zum Theile aus einer Zifferncumulirung in Folge von Zeichnungen einzelner Gesellschaften für Unternehmungen anderer Gesellschaften, welche (bis zum Betrage von 16 Millionen) sowohl dem Capital-Conto der subscribirenden, als auch der die Subscription auflegenden Gesellschaft einverleibt wurden; und zum Theile aus der Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben, welche die Schifffahrts-, Hafen-, Canal- und Dampfboote-Conti betreffen, und die beiden obigen Berechnungen nicht in Rücksicht gezogen worden sind. — Diese letzteren Ausgaben sind aber in Tabelle 3 enthalten, welche sowohl den Capitals-Aufwand, als auch die relative Höhe der Verzinsungen für die verschiedenen Gattungen des beschafften Capitales sowohl für Eisenbahn- als andere Zwecke enthält.

Von dem als garantirt ausgewiesenen Capitale von 63 Millionen erhielten nahezu 2½ Millionen 2½ Procent; nahezu 1½ Millionen zwischen 3 und 3⅞ Procent; nahezu 18 Millionen zwischen 5 und 4¾ Procent; über 30 Millionen zwischen 5 und 5½ Procent; über 9½ Millionen zwischen 6 und 6⅗ Procent, und nahezu 1½ Millionen zwischen 7 und 12½ Procent Dividende. — Von dem Capitale, welches nach den Ausweisen mit Vorzugs-Interessen bedacht war, in einer Gesammthöhe von 114 Millionen, erhielten über 9 Millionen gar keine Dividende; bei 5 Millionen zwischen ½ und 1¾ Procent; bei 1 Million 2¼ und 3¾ Procent; beiläufig 15 Millionen zwischen 4 und 4½ Procent; bei 23 Millionen zwischen 4½ und 4⅝ Procent; nahe an 55½ Millionen bei 5 Procent; ¾ Millionen von 6 bis 6¼ Procent; 1½ Millionen bei 7 Procent und circa ½ Million zwischen 8 und 12½ Procent Dividende.

Von den schwebenden Schulden im Betrage von 66 Millionen wurden über 1½ Millionen unter 4 Procent verzinst; beiläufig 33 Millionen mit 4 Procent; 14 Millionen mit 4¼ Procent; circa 11 Millionen mit 4½ bis 4¾ Procent; über 6 Millionen mit 5 Procent und über ½ Million mit 6 Procent Interessen.

Von den Prioritäten im Betrage von nahe 86 Millionen waren circa ½ Million 3½procentige; circa 45 Millionen zwischen 4 und 4¼ procentige; circa 21 Millionen 4½procentige; circa 17 Millionen 5procentige und circa 2 Millionen 6procentige Emissionen.

Betriebs-Ergebnisse.

Hierbei sind alle durch die Schifffahrt, Dampfboote, Zölle, Miethen etc. erzielten Einnahmen, sowie andererseits auch alle für Dampfschiffe, Häfen, Canäle etc. aufgelaufenen Auslagen unberücksichtigt gelassen.

Die Eisenbahnbetriebseinnahmen pro 1872 beziffern sich mit 51 304 114 Livres Sterling für 15 814 Meilen Bahnlänge gegen 47 107 558 Livres Sterling für 15 376 oder richtiger 15 611 Meilen im Jahre 1871, während die Gesammt-Auslagen des Betriebes im Jahre 1872 25 652 383 Livres Sterling gegen 22 632 046 Livres Sterling im Jahre 1871 betrugen. — Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Brutto-Einnahmen war somit, in Procenten der letzteren ausgedrückt, pro 1872 50 Procent gegen 48,4 Procent im Jahre 1871, wogegen die Reineinnahmen, wie schon erwähnt, im Jahre 1872 4,51 Procent und im Jahre 1871 4,43 Procent des totalen Capitales ausmachten.

Die Betriebskosten betrugen in Procenten der Brutto-Einnahme:
für Irland im Jahre 1870: 52 und in den Jahren 1871 und 1872: 53 Procent;
für Schottland im Jahre 1870 und 1871: 50 und in dem Jahre 1872: 51 Procent;
für England im Jahre 1870: 45, in dem Jahre 1871: 47 und in dem Jahre 1872: 49 Procent.

Die Brutto-Einnahmen des Personenverkehres stiegen von 20 622 880 Livres Sterling im Jahre 1871 auf 22 287 555 Livres Sterling pro 1872, während die Brutto-Einnahmen des Güterverkehres sich von 26 485 978 Livres Sterling im Jahre 1871 auf 29 016 559 Livres Sterling im Jahre 1872 vermehrten.

Am Brutto-Erträgnisse participirte im Jahre 1858 der Personenverkehr mit 49 und der Güterverkehr mit 51 Procent; im Jahre 1870, 1871 und 1872 war das Verhältniss gleich, nämlich 44 Procent entfielen auf den Personen-, 56 Procent auf den Güterverkehr. Aber sehr verschieden stellte sich das Verhältniss in den einzelnen Königreichen dar. In England war das Verhältniss des Erträgnisses aus dem Personen- und Güterverkehr für die eben genannten vier Betriebsjahre nahezu mit den oben angeführten Resultaten des Gesammtreiches identisch; dagegen nahmen in Schottland diese Verhältnisszahlen für den Personenverkehr von 41 Procent pro 1858 auf 38 Procent pro 1870 ab, erhöhten sich für den Güterverkehr von 59 Procent pro 1858 auf 62 Procent pro 1870 und blieben sich im Jahre 1872 mit jenen des Jahres 1870 und 1871 gleich. — In Irland verringerten sie sich von 66 Procent pro 1858 auf 57 Procent pro 1871 für den Personenverkehr, nahmen aber für den Gütertransport von 34 Procent pro 1858 auf 43 Procent pro 1870 und 44 Procent pro 1871 zu, während pro 1872 die Verhältnisse jenen des Jahres 1871 gleich geblieben sind.

In meinem Generalberichte pro 1870 und 1871 zeigte ich, dass die wichtigste Erscheinung in Bezug auf die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre in der Erhöhung der Einnahmen für III. Classe-Passagiere zu suchen sei. — Diese Erscheinung tritt abermals in dem Jahre 1872, aber in noch weit auffälligerem Maasse und in Folge von Ursachen ein, die damals noch nicht wirksam waren; denn während die Einnahmen für I. Classe-Fahrkarten im Jahre 1870 3 948 812 Livres Sterling betrugen, im Jahre 1871 auf 4 148 108 Livres Sterling und im Jahre 1872 auf 4 319 185 Livres Sterling stiegen, jene für II. Classe-Fahrkarten sich von 4 975 542 Livres Sterling pro 1870 auf 5 167 535 Livres Sterling pro 1871 erhöhten, im Jahre 1872 aber wieder auf 4 198 201 Livres Sterling fielen, haben die Einnahmen aus dem Verkauf von III. Classe-Fahrkarten von 7 473 727 Livres Sterling pro 1870 bis 8 115 304 Livres Sterling pro 1871 und bis 10 318 761 Livres Sterling pro 1872 zugenommen. — Ein Vergleich der Zahl der verkauften Fahrkarten für die verschiedenen Classen zeigt ein ähnliches Resultat in Bezug auf die Verringerung der II. Classe- und der Vermehrung der III. Classe-Fahrkarten, — Während die Zahl der I. Classe-Fahrkarten von 31 839 091 pro 1870 auf 35 642 199 pro 1871 und 37 678 538 pro 1872 stieg, und während die Ausgabe von II. Classe-Fahrkarten sich von 74 153 113 pro 1870 auf 87 021 940 pro 1871 erhöhte, im Jahre 1872 aber wieder auf 72 459 562 sank; betrug die Zahl der ausgegebenen Fahrkarten III. Classe im Jahre 1870 224 012 194, im Jahre 1871 258 556 615 und im Jahre 1872 312 736 722.

Diese Daten dienen zur Bestätigung der folgenden, von mir in meinem Generalberichte pro 1870 gemachten Bemerkung:

Die Ausdehnung des Personenverkehres III. Classe hat so bedeutende Dimensionen angenommen, und die Einnahmen aus demselben sind durch ihre Höhe zu einem so wichtigen Factor im Vergleiche mit den anderen Classen geworden, dass es eine wichtige Frage geworden ist, zu untersuchen, ob, mit welchen Mitteln und in welchem Verhältnisse die Einnahmen aus diesem Betriebszweige noch einer weiteren Erhöhung fähig wären. Dieser Verkehrszweig leidet gegenwärtig unter den nachtheiligen Einflüssen unbequemer Fahrzeiten, langsamer Fahrt und in vielen Fällen der Unmöglichkeit, ganze Touren in 24 Stunden zu machen, resp. an demselben Tage wieder zurückzukehren; und es ist anzunehmen, dass die Eisenbahn-Gesellschaften durch besondere Erleichterungen in dieser Beziehung selbst mehr noch als durch Reduction der Fahrpreise für sich selbst einen grösseren Gewinn, und für das Land einen grösseren Nutzen erzielen würden, als diess in irgend einer anderen Weise geschehen könnte. — Es lässt sich aber hierfür keine allgemein giltige Regel aufstellen. — Jede Gesellschaft muss die Verhältnisse und Bedürfnisse nicht blos ihres eigenen Gebietes, sondern auch die verschiedenen Sectionen desselben mit Eifer studiren, Verbesserungen müssen nach reiflicher Ueberlegung und nach und nach eingeführt werden, und man muss denselben die für ihre Entwicklung und fruchtbringende Wirkung nothwendige Zeit gönnen. — Das System der Vergnügungszüge liefert einigermassen einen Fingerzeig dafür, was sowohl zum Nutzen der Gesellschaften als auch zum Vortheile und zur Bequemlichkeit der III. Classe-Passagiere geleistet werden kann. — Dieses System in seiner jetzigen Anwendung, nur zu oft mit Extra-Beamten und Dienern, mangelhaftem Betriebsmateriale und unzulänglichen Einrichtungen, bietet viele bedenkliche Seiten dar. Durch die Ausdehnung und grössere Regularisirung dieses Systems, durch Erleichterung in der Formirung der Züge zur Beförderung von Arbeitern nach und von ihren Arbeitssphären am Morgen und Abende und durch allgemeine Verwohlfeilerung und Verbesserung des III. Classe-Verkehres im ganzen Reiche könnte diesem III. Classe-Verkehre ein so bedeutender Impuls gegeben werden, dass dessen Resultate die oben angeführten Ziffern, so überraschend sie auch sein mögen, vollständig in den Schatten rücken würden.

Während eines Theiles des Jahres 1872 wurde der Versuch, III. Classe-Passagiere in Schnellzügen zu befördern, von der Midland-Eisenbahn-Gesellschaft mit Glück begonnen und von anderen Hauptbahnen, welche sich mehr oder weniger gezwungen sahen, einen ähnlichen Schritt zu unternehmen, ebenfalls durchgeführt und auf diese Weise einer besseren Erprobung unterzogen, als man erwarten konnte. — Es ist von Wichtigkeit, nunmehr, nachdem die Berichte für das Jahr 1872 vorliegen, die theilweisen Erfolge dieser Versuche, welche in den oben angeführten Daten der Betriebsergebnisse enthalten sind, nicht blos für den III. Classe-Verkehr, sondern auch mit Rücksicht auf den Verkehr der übrigen Classen, zu untersuchen. — Es wird auch wichtig sein, sobald die Ergebnisse des Jahres 1873 vorliegen werden, zu constatiren, ob und in wie weit eine weitere Abnahme in den Einnahmen und in der Zahl der II. Classe-Passagiere, wie es vorauszusetzen ist, durch die weitere Erhöhung des III. Classe-Verkehrs aufgewogen wird.

Hier muss auch erwähnt werden, dass die Zahl der Saisonkarten-Besitzer von 156 402 im Jahre 1868 bis zu 183 392 im Jahre 1871 und 272 342 im Jahre 1872 zugenommen hat; die diesbezüglichen Einnahmen für Saisonkarten steigerten sich von 686 488 Livres Sterling pro 1870 bis 781 778 Livres Sterling pro 1871 und 892 384 Livres Sterling pro 1872. Die Einnahmen für Gepäck-, Packet-, Wagen-, Pferde-, Hunde-Beförderung und Extra-Fahrpreise, sowie alle anderen verschiedenartigen Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen im Jahre 1870: 2 262 669 Livres Sterling, im Jahre 1871: 2 406 902 Livres Sterling und im Jahre 1872: 2 553 365 Livres Sterling.

Die Einnahmen des Güterverkehres im Gegensatze zu jenen des Personenverkehres enthalten alle für die Verfrachtung von Mineralien, gewöhnliche Frachtgüter, lebendes Vieh und alle mit Güterzügen beförderten Waaren entfallenden Transport-Einnahmen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre sind von 24 115 159 Livres Sterling pro 1870 auf 26 484 978 Livres Sterling pro 1871 und 29 016 559 Livres Sterling pro 1872 gestiegen, oder um je 10 Procent über das Vorjahr; und unter diesen Einnahmen haben jene für den Transport von Mineralien von

9 392 513 Livres Sterling pro 1870 bis 10 029 253 Livres Sterling pro 1871 und bis 11 226 157 Livres Sterling pro 1872 zugenommen, während jene für die Verfrachtung der gewöhnlichen Frachtgüter von 13 810 196 Livres Sterling pro 1870 auf 15 418 171 Livres Sterling pro 1871 und 16 687 830 pro 1872 gestiegen sind. Die aus dem Transporte von lebendem Vieh resultirenden Einnahmen stiegen von 912 450 Livres Sterling pro 1870 auf 1 037 554 Livres Sterling pro 1871 und auf 1 077 567 Livres Sterling pro 1872. Es ist bemerkenswerth, dass im Jahre 1871 die Einnahmen aus dem gewöhnlichen Frachtgüterverkehre fast genau 15mal und im Jahre 1872 mehr als 16mal so gross waren, als jene für den Viehtransport, während die Einnahmen des Mineralien-Transportes in jedem Jahre 10mal so gross als die für den Viehtransport waren.

Die Gesammt-Einnahmen per Bahnmeile stiegen von 2786 Livres Sterling pro 1870 auf 3064 Livres Sterling pro 1871 und 3244 Livres Sterling pro 1872 in Folge der Erhöhung der Personenverkehrs-Einnahmen von 1235 Livres Sterling pro 1870 auf 1340 Livres Sterling pro 1871 und 1409 Livres Sterling pro 1872, und der Gütertransport-Einnahmen von 1551 Livres Sterling pro 1870 auf 1724 Livres Sterling pro 1871 und 1835 Livres Sterling pro 1872. — Die analogen Betriebs-Ausgaben per Bahnmeile waren in diesen drei Jahren: 1357 Livres Sterling pro 1870, 1471 Livres Sterling pro 1871 und 1622 Livres Sterling pro 1872.

Die Gesammt-Einnahmen per Bahnmeile waren in

	1870	1871	1872
England	3322 L. St.	3672 L. St.	3894 L. St.
Schottland	1847 „	1986 „	2142 „
Irland	1049 „	1118 „	1140 „

Die Einnahmen per Bahnmeile aus der Postbeförderung betrugen für das Gesammtreich 47 Livres Sterling pro 1858; 37 Livres Sterling pro 1870, 38 Livres Sterling pro 1871 und 39 Livres Sterling pro 1872.

Die Gesammt-Auslagen per Bahnmeile für das Gesammtreich waren: 1357 Livres Sterling pro 1870, 1471 Livres Sterling pro 1871 und 1622 Livres Sterling pro 1872. Von dieser Vermehrung der Auslagen von 1871 auf 1872 entfiel auf England eine solche von 1744 Livres Serling pro 1871 auf 1931 Livres Sterling pro 1872; auf Schottland von 900 Livres Sterling auf 1108 Livres Sterling, und auf Irland von 592 Livres Sterling auf 612 Livres Sterling. — Geht man auf die Details der Auslagen über, um zu bestimmen, in welchem Zweige die Hauptvergrösserung der Auslagen ihren Grund hatte, so erhält man folgende Zusammenstellung für die drei Jahre 1870, 1871 und 1872.

Betriebsjahr	1870 L. St.	1871 L. St.	1872 L. St.
Bahnerhaltung	260	289	308
Zugförderung (Maschinen etc.)	361	386	452
Rollendes Materiale (mit Ausnahme von Maschinen etc.)	119	129	136
Betriebs-Auslagen	391	433	479
Allgemeine Auslagen	61	61	68
Taxen und Gebühren	59	62	64
Regierungssteuer	36	34	32
Vergütungen für körperliche Beschädigungen	21	20	19
Vergütungen für Güterhavarien	8	9	12
Gerichts- und Parlaments-Auslagen	15	17	19
Diverse Auslagen	26	31	33
	1357	1471	1622

Die Anzahl der Zugsmeilen im Jahre 1872 betrug in Summa 190 720 719, um 11 644 825 Zugsmeilen oder 6 Procent mehr als im Jahre 1871. Die Einnahmen per Zugsmeile, die im Jahre 1870: 61·63 d. *), im Jahre 1871: 63·13 d. ausmachten, stiegen im Jahre 1872 auf 64·56 d., während die Betriebs-Auslagen in den correspondirenden Jahren 30·02 d., 30·33 d. und 32·27 d. betrugen. Mit Bezug auf diese und andere Zahlen muss jedoch bemerkt werden, dass die Trennung der Einnahmen und Betriebskosten von Personen- und Güterzügen per Meile insofern ungenau sein muss, als einige Gesellschaften gemischte Züge verkehren lassen. — Wenn man die Einnahmen und Betriebs-Auslagen per Meile, wie dieselben eben angegeben sind, einer Analysirung unterzieht, ergiebt sich, dass die Vermehrung der Zugsmeilen-Einnahmen in den Jahren 1870, 1871 und 1872 in England: 63·64 d., 64·93 d. und 66·21 d.; in Schottland: 51·69 d., 52·58 d. und 54·81 d.; endlich in Irland: 60·36 d., 61·73 d. und 62·02 d. betragen haben. Die Vermehrung der Betriebs-Auslagen per Meile ist jedoch in denselben Jahren gewesen: in England: 30·68 d., 30·81 d. und 32·83 d.; in Schottland: 25·86 d., 26·22 d. und 28·33 d.; in Irland: 31·54 d., 32·66 und 33·03 d. Aus einem Vergleiche dieser Ziffern ergibt sich, dass sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben per Zugsmeile von Jahr zu Jahr in den drei angegebenen Jahren gestiegen sind, dass aber pro 1872 die Einnahmen nicht im gleichen Verhältnisse mit den Ausgaben zugenommen haben, woraus man auf eine minder öconomische Gebahrung im Jahre 1872 schliessen kann. — Dieses Verhältniss welches in England, Schottland und Irland dasselbe ist, rührt offenbar zum grössten Theile von den erhöhten Materialpreisen und Löhnungen im Jahre 1872 her.

Das Detail der Betriebs-Auslagen für das vereinigte Königreich ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung:

*) Das Zeichen d. bedeutet Pence (vielfach von Penny) und ist = $^1/_{12}$ Schilling = 4·166 Kr. ö. W. = 8·33 Neupfennige.

	1872 L. St.	1871 L. St.	1870 L. St.
Bahnerhaltung	6·13	5·98	5·89
Kosten der Locomotiven	8·99	7·96	7·92
Fahrbetriebsmittel-Erhaltung **	2·70	2·65	2·63
Betriebskosten	9·53	8·92	8·64
Allgemeine Auslagen	1·35	1·21	1·35
Gebühren und Taxen	1·29	1·28	1·32
Steuern ***)	0·63	0·69	0·27
Vergütungen für körperliche Beschädigungen	0·38	0·42	0·45
Vergütungen für Güterhavarien	0·23	0·19	0·17
Gerichts- und Parlaments-Auslagen	0·38	0·33	0·35
Diverse Auslagen	0·66	0·63	0·58
Summa	32·27	30·33	30·02

Das Mittel beträgt also pro 1872 32·27 d. gegen 30·33 d. pro 1871 und 30·02 d. pro 1870. Aber diese Zahlen variiren beträchtlich für die einzelnen Bahnlinien, und zwar hauptsächlich in Folge der verschiedenen Betriebsverhältnisse, aber nichtsdestoweniger in einem weit höheren Grade als man vermuthen sollte. — So z. B. betrugen die Gesammt-Auslagen per Zugsmeile pro 1872 auf der Caledonia Bahn: 29·07 d. und auf der North-Eastern (Nordöstlichen) Bahn 36·36 d.; die Bahnerhaltungs-Kosten per Zugsmeile betrugen in demselben Betriebsjahre auf der Lancashire- und Yorkshire-Bahn 4·55 d., dagegen auf der Great-Southern- and Western-Bahn (Irland) 9·28 d. Die Gesammt-Auslagen für Locomotive und rollendes Materiale waren auf der London- and North-Western-Bahn 10·24 d. gegen 16·79 d. auf der North-Eastern-Bahn. — Die Betriebskosten und allgemeinen Auslagen pro 1872 auf der Dublin- and Drogheda-Bahn per 8·43 d. erreichten auf der Lancashire- und Yorkshire-Bahn die Höhe von 15·36 d., und die Gebühren, Taxen und Steuern (für England und Schottland) der Caledonia-Bahn per 1·37 d., betrugen auf der London-, Brigthon- und South-Coast-Bahn 3·84 d.

Während die Auslagen per Zugsmeile von 30·02 d. pro 1870 auf 30·33 d. pro 1871 und 32·27 d. pro 1872 stiegen, und die analogen Einnahmen von 61·63 d. pro 1870 auf 63·13 d. pro 1871 und 64·56 d. pro 1872 sich erhöhten, vergrösserten sich die Rein-Einnahmen per Zugsmeile von 31·61 d. pro 1870, auf 32·8 d. pro 1871, sanken aber im Jahre 1872 wieder auf 32·29 d. herab.

Die Gesammt-Vergütungen für körperliche Beschädigungen erreichten im Jahre 1870 die Höhe von 322 500 Livres Sterling im Jahre 1871: 312 334 Livres Sterling und im Jahre 1872: 299 389 Livres Sterling; für Güter-Havarien wurde als Entschädigung gezahlt im Jahre 1870: 123 931 Livres Sterling, im Jahre 1871: 141 288 Livres Sterling und im Jahre 1872: 186 619 Livres Sterling. Aber diese Ziffern liefern kein vollkommen genaues Bild der eigentlichen Ursachen der Eisenbahnunfälle; denn auf der einen Seite enthalten sie nicht die Reparaturskosten der Bahn, des rollenden Materiales und der Kosten für andere in Folge der Unfälle erwachsene Arbeiten, auf der anderen Seite sind nicht alle Fracht-Havarien, für welche Vergütungen geleistet wurden, in Folge von Unfällen entstanden. — Auch ist hierbei der Einfluss, den solche Unglücksfälle auf den Personenverkehr ausüben, nicht in Rechnung gebracht worden. — Die Gesammt-Vergütungen jedoch, welche für körperliche Beschädigungen und Güter-Havarien im Jahre 1872 gezahlt wurden, betrugen für England: 402 808 Livres Sterling; für Schottland: 65 679 Livres Sterling; für Irland: 17 521 Livres Sterling; also zusammen 486 008 Livres Sterling; gegen 123 071 Livres Sterling pro 1858, 446 431 Livres Sterling pro 1870 und 453 622 Livres Sterling pro 1871.

Die Zahl der Locomtiven im vereinigten Königreiche stieg von 9379 pro 1870 auf 10 490 pro 1871 und 10 933 pro 1872, und die Zahl der übrigen Fahrzeuge von 285 994 pro 1870 auf 311 427 pro 1871 und 337 899 pro 1872, was für die Locomotiven einer Vermehrung per Bahnmeile von 0·60 pro 1870 auf 0·68 pro 1871 und 1872, und für die übrigen Fahrzeuge von 18·38 pro 1870 auf 20·25 pro 1871 und 21·36 pro 1872 entspricht. — In dem einen Jahre von 1870 auf 1871 war die Vermehrung der Locomotivzahl viermal so gross als in den vorhergegangenen zwölf Jahren (1858 bis 1870), während zwischen 1871 und 1872 keine Vermehrung derselben per Bahnmeile stattfand. — Ebenso ist die Vermehrung der übrigen Fahrzeuge, welche von 1858 auf 1870 per Bahnmeile sich um etwas verringert hatten, in den zwei Jahren von 1870 auf 1872 eine bedeutende gewesen.

Im Jahre 1872 war die Zahl der Locomotiven doppelt, und die Zahl der übrigen Fahrzeuge nahezu doppelt so gross, als die entsprechende Zahl der Locomotiven und übrigen Fahrzeuge des Jahres 1858.

Was die Fahr-Betriebsmittel anbelangt, die auf den Eisenbahnen verkehren, aber Eigenthum von Privaten oder Privat-Gesellschaften sind, so bestehen über deren Zahl keine Ausweise, obwohl diese bekanntermaassen eine sehr grosse ist; und die Frage, betreffend deren Erwerbung von Seiten der Eisenbahn-Gesellschaften, oder wenigstens der Erwerbung aller jener Fahr-Betriebsmittel, die auf den Linien der einzelnen Bahn-Gesellschaften verkehren, durch diese letzteren, ist eine ausserordentlich wichtige und wird in kurzer Zeit eine Lösung fordern.

Die characteristischen Merkmale des Grossbritannischen Eisenbahn-

** Mit Ausnahme der Locomotiven.
***) Für England und Schottland allein.

wesens zu Ende des Jahres 1872 lassen sich folgendermaassen zusammenfassen. Eine Summe von 569 047 346 Livres Sterling wurde auf 15 814 Meilen Bahn verwendet — oder circa 36 000 Livres Sterling per Meile. — Es waren 10 933 Locomotiven oder nahezu je eine auf 2/3 Mln., und 333 899 andere Fahrzeuge oder circa 21 1/3 pr. Meile mit Ausschluss der obenerwähnten Waggons von Privaten und Privat-Gesellschaften vorhanden. — Die 190 720 719 Zugsmeilen dieses Jahres erzielten eine Einnahme von 51 304 114 Livres Sterling und erforderten eine Ausgabe von 25 652 383 Livres Sterling für den Betrieb und die Erhaltung; ergaben somit einen Reingewinn von 25 651 731 Livres Sterling, was nahezu der Hälfte der Brutto-Einnahme entspricht. — Es wurden 422 874 822 gewöhnliche Fahrkarten und 272 342 Saisonkarten ausgegeben und 179 302 121 Tonnen Güter verfrachtet. Die durchschnittliche Verzinsung des Actien-Capitales betrug 5·14 Procent und jene des Gesammt-Capitales 4·75; einschliesslich eines Betrages von 32 901 496 Livres Sterling des Actien-Capitales, resp. 42 582 631 Livres Sterling des Gesammt-Capitales, wofür keinerlei Interessen und Dividenden gezahlt worden sind. Die durchschnittlichen Kosten per Zugsmeile betrugen 32·27 d. und die durchschnittlichen Einnahmen per Meile waren 64·56 d., sodass das durchnittliche Reinerträgniss per Zugsmeile sich auf 32·29 d. stellt Die Gesammt-Auslagen per Meile waren 1622 Livres Sterling, die entsprechenden Einnahmen dagegen 3244 Livres Sterling.

Die hervorragenderen Erscheinungen des Verkehres im Jahre 1872 im Vergleiche mit jenen des Jahres 1871 waren folgende. Die Gesammt-Einnahmen erhöhten sich um 4 196 556 Livres Sterling, die Ausgaben um 3 020 337 Livres Sterling. Während die Einnahmen für I. Classe-Fahrkarten sich um 170 000 Livres Sterling, und jene für III. Classe-Fahrkarten um 2 203 457 Livres Sterling vermehrten, verringerten sich die Einnahmen des II. Classe-Verkehres um 969 334 Livres Sterling, und während die Zahl der ausgegebenen Karten I. Classe um 2 036 339, und jener der III. Classe um 54 180 107 zunahm, verkleinerte sich die Zahl der II. Classe-Fahrkarten um 8 562 378. Die Einnahmen aus dem Güterverkehre steigerten sich um 2 531 581 Livres Sterling. — Wenn man die Details der Auslagen per Zugsmeile, wie sie oben angegeben sind, betrachtet, findet man, dass die Steigerung derselben von 1870 auf 1871 und 1872 eine ziemlich gleichmässige ist; mit Ausnahme der Gebühren, Taxen und Steuern, sowie der Vergütungen für körperliche Beschädigungen. — Die Steigerung der Bahn-Erhaltungskosten war verhältnissmässig eine geringe, wogegen die Locomotivkosten um mehr als einen Penny per Zugsmeile zunahmen.

Die Mehrkosten, die hauptsächlich aus der Steigerung der Brennstoffkosten resultiren, bilden mehr als die Hälfte der Erhöhung der Gesammtkosten per Zugsmeile, nämlich von 30·03 d. pro 1871 auf 32·27 d. pro 1872.

Soweit sich die Resultate des Betriebes pro 1873 vorausbestimmen lassen, werden dieselben eine ziemlich analoge Steigerung, sowohl der Einnahmen als Ausgaben, nachweisen, aber es erscheint sehr unwahrscheinlich, dass die Steigerung auch noch für das Jahr 1874 in dem gleichen Verhältnisse fortbestehen werde. — Der Verkehr des Landes muss in den letzten zwei Jahren als ein überstürzter angesehen werden, und sowohl die Löhnungen als auch die Materialpreise haben in dieser Periode eine weit über den Durchschnitt hinausragende Höhe erreicht. — Ohne Zweifel werden in der Zukunft, wie in der Vergangenheit, in dieser Beziehung fortwährend Schwankungen vorkommen, aber im Ganzen genommen und bei Betrachtung längerer als bloss einjähriger Perioden muss man doch gestehen, dass die Entwicklung des Eisenbahn-Verkehrs dieses Reiches eine wunderbare genannt werden muss. — Die Brutto-Einnahmen der Bahnen haben von 23 956 749 Livres Sterling pro 1858 bis auf 51 304 114 Livres Sterling pro 1872 zugenommen, was einer Verdoppelung in 14 Jahren gleichkommt. — Es spricht kein Grund dagegen, dass in einer ähnlichen weiteren Periode nicht ebenso bedeutende Fortschritte gemacht werden sollten. Die Gesellschaften werden in der Lage sein, nach Massgabe ihres wachsenden Credites und der Steigerung ihrer Reinerträgnisse billigeres Geld zu beschaffen, und die für weitere Einrichtungen und Verbesserungen erforderlichen Summen, wenngleich gross in ihren absoluten Beträgen, werden doch nur einen kleinen Bruchtheil des Gesammt-Capitales ausmachen, die Mittel zur Beförderung und Ermunterung des Verkehres, sowie zu Ersparnissen in Compensationen und in den Betriebs-Auslagen bieten und auf diese Weise für die Gesellschaften in pecuniärer Richtung von wohlthätigem Einflusse sein. — Dem gegenwärtigen Eisenbahn-Systeme, nachdem es zum grossen Theile die mit der Erbauung von Concurenz-Linien und den Vergrösserungen der Bahnnetze verbundenen Schwierigkeiten überwunden hat, an denen es seinerzeit bedeutend litt, eröffnet sich nunmehr die Aussicht auf fortschreitende Consolidirung und Prosperität.

Vereinsgebiet.

* Deutsches Reich. (Die Freikarten für die Reichstagabgeordneten). Nachdem allgemein beschlossen worden ist, den sämmtlichen Reichstagsabgeordneten Legitimationskarten zu ertheilen, welche für die Dauer der Sitzungsperioden des Reichstags, sowie 8 Tage vor deren Beginn und 8 Tage nach ihrem Schluss zur freien Fahrt in beliebiger Wagenclasse auf allen Deutschen Staats- und Privateisenbahnen und nach allen Richtungen, sowie zur taxfreien Beförderung des Reisegepäcks bis zur Höhe von 50 Pfd. einschliesslich berechtigen sollen, so wird dies unter dem Anfügen bekannt gemacht, dass für die bevorstehende Session die Berechtigung zur Benützung dieser Karten am 28. ds. Mts. beginnt. Dieselben dürfen den Inhabern nach zurückgelegter Fahrt nicht abgenommen werden, vielmehr hat sich das Fahrpersonal auf die gewöhnliche Revision zu beschränken und in etwaigen Anstandsfällen der nächsten Bahnhofinspection Anzeige zu machen.

Die Legitimationskarte lautet:

Vorderseite. Nro.__________ (Reichswappen) Legitimationskarte für den Reichstagabgeordneten des . . . . Herrn . . . . Gültig in den umstehend bezeichneten Grenzen zur freien Fahrt mit den Fahrplanmässigen Zügen und zur freien Beförderung des Reisegepäcks bis auf Höhe von 25 Kilogramm einschliesslich auf allen Deutschen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, sowie, zufolge Beschlusses des Vereins der Privatbahnen im Deutschen Reiche d. d. Heidelberg den 25. September 1873, auch auf allen Deutschen Privat-Eisenbahnen. Das Reichskanzler-Amt. Unterschrift.

Rückseite. 1. Die Legitimationskarte gilt nur für den darin bezeichneten Herrn Reichstagabgeordneten für die Dauer der Sitzungsperioden des Deutschen Reichstages, sowie acht Tage vor deren Beginn und acht Tage nach ihrem Schluss. 2. Die Inhaber der Legitimationskarten sind zur freien Fahrt in allen fahrplanmässigen Zügen in beliebiger Wagenclasse berechtigt. Sind Plätze I. Wagenclasse nicht in ausreichender Anzahl im Zuge vorhanden, so werden denselben Plätze in II. Wagenclasse zur Verfügung gestellt werden. 3. Die Legitimationskarte ist auf Verlangen jeder Zeit den Fahr- oder Revisionsbeamten vorzuzeigen.

Berliner Briefe.

Berlin, 3. Februar. (Zugverspätung; Reichseisenbahnamt; Eisenbahnetat; Gesetzentwurf, betr. Erweiterung der Zinsgarantie des Staates für Halle-Nordhausen-Cassel; Staatsvertrag, betr. Gelnhausen-Partenstein; Berliner Stadtbahn; Hessische Ludwigsbahn; Grünberg-Bautzen-Görlitz; Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn; Pommersche Centralbahn.)

Das Reichseisenbahnamt hat kürzlich damit begonnen, im Reichs-Anzeiger einen Nachweis der auf den Eisenbahnen Deutschlands excl. Bayerns monatlich beförderten Züge und deren Verspätungen zu veröffentlichen. Die erste Tabelle dieser Art bezieht sich auf den Monat November und bietet ein Gesammtbild des Verkehrs der zur Vergleichung herangezogenen Bahnen. Es sind nämlich nicht nur die Verspätungen an sich in minutiösester Weise zur Veranschaulichung gebracht, sondern auch eine Menge anderes Material, wie namentlich die Längen der ein- und zweigeleisigen Bahnstrecken. Die 46 Bahnverwaltungen, für welche in der Nachweisung Notizen geliefert, umfassen den Betrieb auf einer Gesammtbahnlänge von 18 934,04 Kilometer, von denen 7255,2 Kilometer mit einem zweiten Geleise versehen sind; auf diesen Bahnstrecken wurden im erwähnten Monat 158 664 fahrplanmässige und 19 394 ausserfahrplanmässige Züge gefahren, welche (ausser den Strecken der Elsass-Lothringischen und der Köln-Mindener Bahn) 475 789 959 Achskilometer zurücklegten. Von der Gesammtzahl der fahrplanmässigen Züge waren 11 771 Courier- und Schnellzüge, 62 948 Personenzüge, 25 239 gemischte Züge und 58 706 Güterzüge. Die Verspätungen der Courier- und Schnellzüge unter 10 Minuten und diejenigen der Personenzüge unter 20 Minuten bleiben bei den nachstehenden Vergleichungen ausser Berücksichtigung. Von den vorerwähnten Courier- und Schnellzügen verspäteten 1475, mithin 12,5 Procent derselben und zwar 1060 mit mehr als 10 und bis zu 30 Minuten und 415 über 30 Minuten; von den erwähnten Personenzügen dagegen 3132, also 5 Proc. derselben, von denen 2818 Verspätungen zwischen 20 und 60 Minuten und 314 über 60 Minuten hatten; der Gesammtprocentsatz der verspäteten Courier-, Schnell- und Personenzüge im Verhältniss zur Gesammtzahl der sämmtlichen fahrplanmässig beförderten Courier-, Schnell- und Personenzüge beträgt hiernach 6,2 Procent. Von der Gesammtverspätungszeit entfallen bei den Courier- und Schnellzügen auf die verlängerte Fahrzeit 4838 Minuten und auf den längeren Aufenthalt auf den Stationen 10 094 Minuten und bei den Personenzügen auf die erstere 12 801 und auf den letzteren 54 838 Minuten, mithin beträgt die Gesammtverspätungszeit 82 571 Minuten (57 Tage); in Folge der Verspätungen wurden 398 Zuganschlüsse versäumt, von denen 107 die Courier- und Schnellzüge und 291 die Personenzüge treffen.*

*) Der Präsident des Reichs-Eisenbahnamts hat in Bezug auf diese Nachweisung der Eisenbahnzugsverspätungen, wie die Berliner Blätter berichten, nachstehenden Bericht an den Reichskanzler Fürsten Bismarck erstattet:

Berlin, den 28. Januar 1874. Eurer Durchlaucht beeile ich mich die nach Hochihrer Anweisung vom Reichseisenbahnamte aufgestellten, in dem „Reichs-Anzeiger" veröffentlichten Zugverspätungs-Nachweise pro November pr. unter dem ehrerbietigen Bemerken zu überreichen, dass nur für die Kgl. Württembergischen Bahnen die unter dem 24. October pr. eingeforderten Nachweise nicht eingegangen sind. Sind häufige Zugverspätungen und in Folge dessen verfehlte Zuganschlüsse für das reisende Publicum mit sehr grossen Nachtheilen verbunden, so ist auch, wie der Vertreter der Grossbritannischen Eisenbahnen in dem im November v. J. in der „Times" veröffentlichten Schreiben an den Board of Trade anerkennt, unter den vermeidlichen Ursachen von Bahnunfällen kaum eine, welche unmittelbar oder mittelbar die Betriebssicherheit in dem Maasse gefährdet, wie unregelmässiger Betrieb Während bisher die Zugverspätungen in Preussen nur alljährlich und erst lange nach

Es ist jetzt amtlich bekannt gemacht worden, dass der Kaiser zu richterlichen Mitgliedern des Reichseisenbahnamtes ernannt hat den Sächsischen Ober-Appellations-Rath Freiherrn v. Friesen und den Württembergischen Ober-Tribunals-Rath Freiherrn v. Holzschuher; gleichzeitig wird bekannt, dass für den Fall der Behinderung substituirt sind: Richter Dr. Meyer vom Bremer Obergericht und der Grossherzoglich Mecklenburgische Justiz-Rath Tiedemann.

Der Abg. Dr. Nasse erstattete Namens der Budgetcommission dem Abgeordnetenhause in der heutigen Sitzung über den Eisenbahnetat Bericht. Im Grossen und Ganzen empfiehlt die Commission die Bewilligung des Etats,** spricht jedoch gleichzeitig noch einige Wünsche aus, von denen die folgenden 3 Anträge hervorzuheben sind: a) zum Eisenbahnetat auch von der Regierung allgemeine Erläuterungen zu erbitten, dazu die gleichnamigen Titel der einzelnen Eisenbahnen zusammen zu stellen und dem Ergebniss der Zusammenstellung die entsprechenden Summen des letzten Etats und des letzten Rechnungsabschlusses hinzuzufügen, b) zum Eisenbahnetat, in den Erläuterungen das Anlagecapital für jede einzelne Staatseisenbahn unter Mittheilung der für die Berechnung maassgebenden Grundsätze anzugeben und hiernach den etatsmässigen Reinertrag in Procenten auszurechnen; c) den Uebersichten über die Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen einen allgemeinen Theil hinzuzufügen, die Mittheilungen über die einzelnen Staatseisenbahnen gleichförmig unter sich und mit dem Staatshaushaltsetat zu gestalten, auch darin insbesondere über die geltenden Tarife und im Vorjahr stattgehabte oder beabsichtigte Tarifänderungen eingehende Nachrichten zu geben. Die Staatsregierung war im Princip mit diesen Anträgen einverstanden und wurden dieselben ohne Debatte angenommen.

Zu den Vorlagen, welche im Abgeordnetenhause eingebracht worden sind, gehört u. A. auch ein Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung der Zins-Garantie des Staates für das Anlage-Capital einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und Cassel. Dem Anlage-Capital dieser Bahn, den bisher in Höhe von 15 Millionen Thlr. ausgegebenen Magdeburg-Leipziger Actien Lit. B. ist durch Gesetz vom 12. Januar 1863 eine Zins-Garantie von 4 Procent gewährt, doch blieb damals die definitive Festsetzung der Höhe des Bau-Capitals vorbehalten. Es hat sich nunmehr definitiv herausgestellt, dass die 15 Millionen nicht ausgereicht haben; eine neue Ausgabe von diesen Actien steht also bevor und die Vorlage hat den Zweck, auch diesen die Zins-Garantie zu bewilligen. Nach Lage der Verträge kann sie nicht verweigert werden, sofern das Abgeordnetenhaus — und daran ist nicht zu zweifeln — den Beweis von der Unzulänglichkeit des anfänglich normirten Bau-Capitals geliefert findet.†

Ein zwischen Preussen und Bayern unterm 7. October v. J. abgeschlossener und nunmehr gehörig ratificirter Vertrag bezweckt, „eine Eisenbahn von Gelnhausen über Bieber nach Partenstein zuzulassen und zu fördern“, zu welchem Ende jede Regierung der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft die von ihr nachgesuchte Concession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in ihrem Gebiete belegene Strecke ertheilen wird, sobald Seitens der Gesellschaft die desfallsigen Vorbedingungen erfüllt sein werden. Die Bahn soll spätestens mit dem 1. Januar 1878 fertig gestellt und in Betrieb gesetzt werden. Die von einer der beiden den Vertrag schliessenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden. Beide Regierungen behalten sich, eine jede für sich, das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage zurückzutreten, sobald die Ausführung der Bahn nicht spätestens bis zum Januar 1875 begonnen sein wird.

Die Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses hat in zwei Sitzungen den Entwurf, betreffend die Betheiligung des Staates an dem Berliner Stadtbahn-Unternehmen, durchberathen und angenommen und zwar mit folgenden vom Referenten Abg. v. Benda vorgeschlagenen Abänderungen: 1) Hinter § 2 einzuschalten: § 3. Der Jahresetat der Berliner Stadt-Eisenbahn-Gesellschaft ist bezüglich des dem Staate an der Gesellschaft zustehenden Antheiles alljährlich in den Staatshaushalts-Etat aufzunehmen. § 4. Zur Umschreibung des Actiencapitals des Staates von 700 000 Thlr. auf den Inhaber, zur Veräusserung der Bahn, zur Ausdehnung des Unternehmens über den im §. 1 angegebenen Zweck hinaus; zur Vermehrung des Grundcapitals der Gesellschaft und Contrahirung von Anleihen, für dieselbe zur Fusion der Gesellschaft mit einer anderen, zur Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, sowie zur Auflösung der Gesellschaft ist die Genehmigung beider Häuser des Landtags erforderlich. Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen der Staatsregierung sind rechtsungiltig. 2. Im § 3 (jetzt § 5) statt „des vorstehenden Paragraphen“ zu sagen „des § 2“. Wie das Plenum sich zu der Sache stellen wird, bleibt abzuwarten.

Obwohl die Hessische Ludwigsbahn bereits im vorigen Jahre die Concession für die Bahn von Frankfurt nach Mainz bezw. Wiesbaden nach der Lahn erhalten hat, sind bis jetzt die Specialprojecte nur zum kleinsten Theil genehmigt, und konnten aus diesem Grunde auch die Terrain-Acquisitionen und die Bauarbeiten kaum in Angriff genommen werden und zu einer grösseren Ausdehnung nicht gelangen. Die Feststellung der Detailprojecte dürfte nun zwar in der nächsten Zeit erfolgen, da die landespolizeilichen Prüfungen bereits allerwärts stattgefunden haben. Zur Beschaffung der Geldmittel für diese Bauten war die Emission eines weiteren Actiencapitals vorgesehen, welche im Laufe dieses Jahres erfolgen sollte. Wegen der Verzögerung in der Ausführung wird jedoch officiöser Meldung zufolge in diesem Jahre ein Bedürfniss nach Beschaffung weiter Geldmittel nicht eintreten und daher die in Aussicht genommene Actien-Emission im Laufe dieses Jahres voraussichtlich nicht stattfinden.

Durch Rescript des Herrn Handelsministers vom 22. v. M. ist dem Comité für den Eisenbahnbau Grünberg-Bautzen-Görlitz die Concession zur Vornahme der generellen Vorarbeiten für das Eisenbahn-Project Grünberg-Sorau-Bautzen mit einer Anschlussbahn von Priebus nach Görlitz ertheilt worden.

Desgleichen ist dem Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft die Ausführung der generellen Vorarbeiten für eine Zweigbahn von Königsberg i. d. Neumark über Wrietzen nach Berlin gestattet worden.

Die der Regierung zugeschriebene Absicht, die Pommersche Centralbahn für den Staat anzukaufen, scheint zur Zeit vollständig aufgegeben zu sein. Die Regierung dürfte daher einem Verkaufe der Bahn völlig passiv zusehen und es den Stamm-Prioritäts-Inhabern überlassen, dieselbe für sich zu erwerben. Ueber die Lage der Sache giebt übrigens der Bericht einen weiteren Aufschluss, den der Concurs-Verwalter, Justizrath v. Wilmowski, vor einigen Tagen in dem ersten Gläubigertermin erstattete. Die gerichtliche Taxe der vorhandenen Bahnanlage beträgt 2 438 700 Thlr.; zur Vollendung der Bahn würde immer noch ein Capital von 4 722 300 Thlr. nöthig sein. An Grundstücken besitzt die Bahn 54 500 Thlr. Die Verpflichtungen der Actienzeichner gegen die Gesellschaft lauten in der Form schon etwas unklar und das Reichs-Oberhandelsgericht zu Leipzig hat das Stadtgericht zu Berlin für incompetent erklärt, die betreffenden Fragen zu entscheiden. Der Wortlaut dieser Verfügung des Reichs-Oberhandelsgerichts fehlt leider noch, sodass die Regressfrage an die Gründer, Verwaltungsräthe und Actionäre der Gesellschaft immer noch eine offene bleiben muss, eine klare Uebersicht der ganzen Sachlage also vor der Hand nicht zu geben ist. Die eingezahlte Caution von 125 000 Thlrn. ist für verfallen erklärt. Man war also genöthigt, um die dringlichsten Arbeiten nicht ganz liegen zu lassen, Darlehen aufzunehmen, welche unter günstigsten Bedingungen von der Pommerschen Hypothekenbank gewährt wurden. Die abgeschlossenen Lieferungsverträge hat die Verwaltung jedoch bis auf einen einzigen Fall ablehnen müssen. An bevorrechteten Forderungen sind bis jetzt circa 76 000 Thlr. angemeldet, für 70 000 Thlr. jedoch die Vorrechte bestritten. An anderen Forderungen sind etwa 1 096 000 Thlr. angemeldet. Auch ein klares Bild der Passiva lässt sich daher noch nicht geben. Nach Ansicht des Commissars wird nichts übrig bleiben, als die Bahn zum öffentlichen Verkauf zu stellen. Ueber den Zuschlag sollen die Gläubiger gehört werden.

*Berliner Nordeisenbahn. Nach dem letzten Quartal-Bericht sind die Arbeiten eifrig weiter geführt worden. Es sind bis 1. Januar 1874 bewegt 2865900 Cubikm. Erde, wovon 669574 Cubikm. in den 3 letzten Monaten des Jahres 1873. Im Planum sind vollständig fertig 87230 m, der Rest der Strecke ist grösstentheils in Angriff genommen. Die Nebenarbeiten, als Böschungen, Einfriedigungen, Ueberwege etc. halten mit den Erdarbeiten gleichen Schritt.

Von den Brückenbauwerken, grösseren und kleineren, sind 103 Stück fertig und 28 im Bau. Im letzten Quartal wurden 45 Brücken vollendet. Von Oberbaumaterialien sind 228910 Ctr. Schienen, 15237 Ctr. Kleineisenzeug, 145061 Stück Schwellen angeliefert und auf der Strecke vertheilt und liegt der definitive Oberbau bereits auf 16300 m Bahnlänge; ausserdem sind zahlreiche Arbeitsgeleise gelegt worden.

Ablauf des betreffenden Jahres bekannt gemacht wurden, soll fortan die Veröffentlichung im berechtigten Interesse des Publicums, zugleich aber im eigenen Interesse der Eisenbahnen monatlich erfolgen. Wird die berechtigte öffentliche Meinung auf die Eisenbahnverwaltungen nicht ohne Einfluss bleiben, so gelangen diese in kürzester Zeit zu einem vergleichenden Urtheile über die Pünctlichkeit oder Unpünctlichkeit auf ihrer Bahn und werden — diess lässt sich bei dem guten Willen, der in der grossen Mehrzahl der Verwaltungen anzuerkennen ist, nicht bezweifeln — ernstlich bemüht sein, die Ursachen der Säumniss zu erforschen und solche zu beseitigen. Dass, um in dieser Richtung wirksam zu werden, — Fehler in den Fahrplänen zu verbessern, der übermässige Gütertransport mit den Personenzügen abzustellen, auf Gestellung hinreichender Arbeitskräfte bei Umladungen des Gepäcks zu bestehen, zugleich aber auch das Publicum durch strenge Handhabung der Reglements an Pünctlichkeit, schnelles Besteigen und Verlassen der Züge zu gewöhnen, — für das Reichs-Eisenbahnamt ganz specielle und in kürzester Frist vorzulegende Zugverspätungs-Nachweise unentbehrlich sind, bedarf nicht der näheren Darlegung. Scheele.

** Wir werden denselben in nächster Nummer mittheilen. Die Redaction.

† Der §. 1 des Gesetzentwurfs lautet: Behufs Beschaffung der zum weiteren Ausbau und zur Ausrüstung der Halle-Casseler Zweigbahn, sowie zur Ergänzung der Transportmittel und zur Legung des zweiten Geleises in der Strecke Halle-Nordhausen dieser Zweigbahn erforderlichen Geldmittel wird hiermit in Verfolg des unter'm 25 Juni 1862 mit dem Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrags die durch Gesetz vom 12. Januar 1863 übernommene Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von vier Procent des in dem Halle-Casseler Eisenbahn-Unternehmen bis zur Höhe von 14 190 000 Thlrn. anzulegenden Capitals dahin erweitert, dass dieselbe sich nunmehr auf einen Capitalbetrag bis zur Höhe von 16 300 000 Thlrn. erstreckt. Die Redaction.

Die Fertigstellung der Bahnhofsbauten hat bei dem günstigen Bauwetter rüstige Fortschritte gemacht.

Auf Bahnhof Oranienburg sind das Empfangsgebäude, der Güterschuppen und Locomotivschuppen, in den Fundamenten fertig; von letzteren wird der Fachwerksbau gerichtet. Die Wasserstation nebst Brunnen ist im Mauerwerk vollendet.

In Gransee ist das Empfangsgebäude bis zum Dachgeschoss im Rohbau fertig; ebenso der Güterschuppen, welcher bereits eingedeckt ist.

Das Stationsgebäude mit Güterschuppen zu Dannenwalde ist im Rohbau in der ersten Etage hergestellt, desgl. zu Fürstenberg.

Das Empfangsgebäude zu Alt-Strelitz ist im Rohbau vollendet und unter Dach.

Zu Neu-Strelitz ist das Empfangsgebäude in Angriff genommen und das Kellermauerwerk zur grösseren Hälfte vollendet.

Das Wirthschaftsgebäude ist daselbst fertig. Hier, wie auf den meisten anderen Stationen ist das nöthige Material beschafft.

Sämmtliche Stationspumpen und Wasserkrahne, sowie ein Theil der Cysternen und Röhren sind bereits angeliefert.

Die Telegraphenleitung ist von Hermsdorf bis Treptow a/T., also auf ca. 19 Meilen Länge im Betrieb; das gesammte Material für die Vollendung der Leitung, incl. Läutehäuschen etc. ist bereits angeliefert und abgenommen, eine Anzahl Wärterbuden sind aufgestellt.

Von Betriebsmitteln sind 262 Güterwagen angeliefert, sowie eine Anzahl Draisinen, Bahnmeisterwagen etc.

Zum Verfahren von Erde, Kies etc. sind auf der Strecke 10 Stück Locomotiven in Betrieb gesetzt.

Es steht demnach zu hoffen, dass, nachdem auch die Einführung der Bahn in das Weichbild von Berlin, sowie die Bahnhofsanlagen daselbst, in den Detailprojecten definitiv genehmigt worden sind, die Eröffnung der Bahn bis Neubrandenburg im Sommer dieses Jahres, bis Stralsund Ende des Jahres stattfinden kann.

* **Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft.** Auf der Tagesordnung der für den 28. Januar c. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der genannten Gesellschaft standen folgende Puncte: 1) Berichterstattung, 2) Beschlussfassung über Dividendenauszahlung, 3) Beschlussfassung über die Seitens der Direction im Interesse der Erweiterung des Unternehmens gethanen event. noch zu thuenden Schritte. — Aus der Berichterstattung ist Folgendes hervorzuheben:

Die Direction sah sich mit Rücksicht auf vielfache Anfragen von Actionären über den Stand des Unternehmens gegenüber den Coursen der Gesellschafts-Effecten veranlasst, die in Rede stehende Generalversammlung auszuschreiben, um auf Grund einer Rohbilanz die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1873 den Actionären vorzutragen.

Es ergab sich hierbei, dass die Einnahmen unter Hinzurechnung der Verwerthung der Ausbeute aus der der Gesellschaft gehörigen Kiesgrube sich auf 131 300 Thlr., die Ausgaben auf 71 000 Thlr. rund beliefen.

Von dem hiernach verbleibenden Ueberschuss von 60 000 Thlr. sind in Abzug zu bringen 12 500 Thlr. als 5 Proc. Zinsen auf die Prioritäts-Anleihe von 250 000 Thlr. I. Emission, 2500 Thlr. Rücklage für den Reservefonds, 20 328 Thlr., Rücklage für den Erneuerungsfonds, zusammen 35 328 Thlr. Es verbleiben sonach 24 672 Thlr, welche nach Abzug von 866 Thlr. Eisenbahnsteuer als Reingewinn zur Vertheilung kommen könnten.

Der Betrieb, welcher im Jahre 1873 ohne irgend einen Unfall vor sich ging, hat sich gegen das Vorjahr hauptsächlich im Güterverkehr sehr gehoben.

Insbesondere nahmen die der Bahn zugeflossenen Frachten landwirthschaftlicher Producte einen solchen Umfang an, dass der Wagenpark nicht mehr ausreichend war. Man beklagte lebhaft, dass alle Bemühungen, den Anschluss der Bahn an die Geleise der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bei Station Viersen zu erlangen, seither zu keinem Abschluss gelangten, obschon Verhandlungen darüber seit über 4 Jahre stattfinden.

Aus den in der Versammlung abgegebenen Erklärungen konnte man entnehmen, dass die an der Industriebahn wohnenden Gewerbetreibenden und Industriellen durch den mangelnden Anschluss der Bahn in Viersen jährlich nach Hunderten zählende Frachtvertheuerung erleiden, während die Gesellschaftseinnahmen aus dem gleichen Grunde um mindestens 20 000 Thlr. pro Jahr geringer ausgefallen sind.

Hinsichtlich der Neubaustrecken Hüls-Moers und Grefrath-Straelen ward mitgetheilt, dass die Linie Hüls-Moers auf $^3/_4$ fertig gestellt sei, sodass die Betriebseröffnung der ganzen Strecke, falls das Expropriationsverfahren sich rasch abwickele, in den nächsten Monaten zu erwarten stehe. Auf der Strecke Grefrath-Straelen sind die Bauten so weit vorgeschritten, dass wenn die Bahnhofsprojecte der Köln-Mindener und der Industriebahn bei Straelen demnächst behördlich fixirt werden, der fristgemässen Fertigstellung auch dieser Linie, nämlich bis zum 1. Juli d. J., nichts im Wege steht.

Bezüglich des Reingewinnes bemerkte die Direction, dass die Höhe desselben in der Hauptsache davon abhänge, ob die obenerwähnte Dotirung des Erneuerungsfonds sowie die Berechnung der Eisenbahnsteuer behördlich in den gleichen Beträgen genehmigt werde. Man glaubte, dass für den Erneuerungsfonds der erwähnte Betrag von 20 328 Thlr. zu hoch gegriffen sei und habe deshalb bereits an die vorgesetzte Behörde sich gewendet. Auch hinsichtlich der Eisenbahnsteuer wurde die Ansicht ausgesprochen, dass es nach den Bestimmungen des § 2 des Gesetzes vom 30. Mai 1853, die von den Eisenbahnen zu entrichtenden Abgaben betreffend, zweifelhaft erscheine, ob von den Erträgnissen, insoweit sie zur Deckung der auf die Prioritäts-Stammactien statutengemäss zu gewährende 6% zu dienen haben, die Eisenbahnsteuer erhoben werden könne.

Die Direction hatte deshalb zu Punct 2 der Tagesordnung folgenden Antrag gebracht:

„General-Versammlung wolle in Erwägung, dass nach Ausweis der vorgelegten Rohbilanz zwar die Mittel zur Auszahlung der pro 1872 rückständigen 3 Procent der Stammprioritäten unzweifelhaft vorhanden, diese Auszahlung aber erst nach definitiver Feststellung der Jahresbilanz pro 1873 durch die ordentliche Generalversammlung verfügt werden und erfolgen kann, dieser letzteren die definitive Beschlussfassung darüber anheimgeben."

Der Antrag wurde einstimmig genehmigt.

Die Direction referirte hierauf, dass augenblicklich nur ein Concessionsgesuch für die Erweiterung des Unternehmens vorliege, nämlich für die Verlängerung der Bahn von Moers nach Homberg und Moers-Orsoy-Rheinberg in der Richtung auf Wesel, das Concessionsgesuch sei notorisch durch verschiedene Petitionen aus den betheiligten Kreisen unterstützt, welchen umsomehr an baldiger Ausführung dieser Linien liegen müsse, weil ihnen bis jetzt zweckmässige Eisenbahn-Verbindungen mangeln.

Auf das Concessionsgesuch ist Seitens des Herrn Handelsministers rescribirt worden, dass das Königliche Oberpräsidium in Coblenz und die Königliche Regierung zu Düsseldorf zur Abgabe eines Gutachtens über qu. Projecte veranlasst worden seien, dass im Uebrigen das Bahnproject Moers-Homberg eines dasselbe genehmigenden speciellen Beschlusses der Generalversammlung der Actionäre bedürfe.

Sämmtliche Anwesende betonten die Nothwendigkeit der Verlängerung der Linien der Industriebahn, erkannten aber auch an, dass die Finanzirung der nöthigen Mittel unter den augenblicklichen Börsenverhältnissen für keine Bahn eine besonders günstige sein könne. Man trat deshalb einstimmig dem nachstehenden Antrage bei:

„Generalversammlung wolle beschliessen mit Rücksicht auf die zur Zeit noch obwaltenden allgemeinen Finanzverhältnisse mit den Schritten zur Erweiterung des Unternehmens zwar auch ferner vorzugehen, die Frage wegen der Finanzirung aber zur geeigneten Zeit zu erledigen."

Die Direction wurde ermächtigt, die für den Ausbau der Station Viersen, sowie für Vermehrung und Erweiterung der Stationen und für die im Interesse des Unternehmens unabweisbar nöthige Vermehrung der Betriebsmittel erforderlichen Verträge abzuschliessen und die dafür nöthigen Geldmittel zu negociren.

Ausserdem wurde noch folgender Zusatz-Antrag einstimmig angenommen:

„Die Generalversammlung beschliesst, die Direction zu ersuchen, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin zu wirken, dass der seit 4 Jahren bereits angestrebte aber noch immer unerledigte Anschluss an die Bergisch-Märkische, resp. an die projectirte Station der Rheinischen Eisenbahn zu Viersen aus Gründen dringlichsten Bedürfnisses in kürzester Zeit zur Ausführung gelange.

* **Oldenburgische Staatseisenbahn-Bauten.** Unter der Oberleitung der Grossherzoglichen Eisenbahn-Direction zu Oldenburg werden auf Rechnung des Staates folgende Bahnlinien gebaut:

1. Brake-Nordenhamm 2,4 Meilen = 18½ Kilom. lang. Die Bahn wird eingeleisig hergestellt, auch das Terrain für nur ein Geleise erworben. Dieselbe ist zu 280 000 Thaler pro Meile veranschlagt. Der Bahnbau wurde im Frühling 1873 begonnen und soll im Herbst 1874 fertig gestellt werden. Das Terrain ist ganz beschafft.

Die Bahn bildet eine Verlängerung der Bahn Hude-Brake, also Zuwegung zur Wesermündung. Durch die Bahn werden landwirthschaftliche Producte aufgeschlossen.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen sind Brake, Golzwarden, Rodenkirchen, Kleinensiel, Grossensiel und Nordenhamm 2,4 Meilen.

2. Oldenburg-Osnabrück 14,4 Meilen = 109 Kilom. lang. Die Bahn wird eingeleisig ausgeführt, das Terrain aber für 2 Geleise erworben. Das Baucapital ist zu 275 000 Thlr. pro Meile veranschlagt.

Mit dem Bahnbau wurde im Sommer 1873 begonnen und soll derselbe im Sommer 1876 vollendet werden. Das Terrain ist etwa zur Hälfte beschafft.

Die Bahn bezweckt die Verbindung des Binnenlandes mit der See (den Weserhäfen der Strecke Hude-Nordenhamm) und sind folgende Stationen vorgesehen: Oldenburg, Sandkrug, Huntlosen, Grossenkneten, Ahlhorn, Höltinghausen, Cloppenburg, Hemmelte, Essen, Quakenbrück, Badbergen, Bersenbrück, Alfhausen, Bramsche, Eversburg und Osnabrück 14,4 Meilen.

3. Ocholt-Westerstede 0,86 Meilen = 6½ Kilom. Die Bahn wird schmalspurig (0,75 m) und eingeleisig ausgeführt und ist zu 80 000 Thlr. pro Meile veranschlagt.

Mit dem Bahnbau soll im Sommer 1874 begonnen werden; zur Erwerbung des Terrains ist noch nichts geschehen. Die Bahn erhält drei Stationen: Ocholt, Segghorn und Westerstede, 0,86 Meilen.

Den Bau der Bahnen unter 1, 2 und 3, auf denen Terrainschwierigkeiten nicht vorkommen, leitet der Geheime Oberbaurath Buresch zu Oldenburg.

* **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.** Nach Mittheilung der Direction sind die Bauarbeiten auf der ganzen Strecke der Bahn, soweit die staatliche Festsetzung der Linie bereits erfolgt ist, in flotter Ausführung begriffen. Die grossen Brücken sind vollendet, der Oberbau von Dortmund bis Lünen fertig gelegt und wird die Betriebseröffnung mit allen Kräften zum Schlusse dieses Jahres angestrebt.

Die Direction der Gesellschaft besteht während des Neubaues aus Oberingenieur Brisgen zu Dortmund und Justizrath Deckner daselbst.

* **Saal-Eisenbahn.** Der Unterbau ist, wie uns aus Jena unterm 27. Januar 1874 gemeldet wird, durchweg fertig; die Schienen des durchgehenden Geleises liegen ebenfalls sämmtlich und sind nur noch zum Theil mit Kies zu verfüllen. Auch die für den Betrieb erforderlichen Gebäude sind im Wesentlichen vollendet.

Die Betriebseröffnung auf der ganzen Bahnlinie ist für Monat April, eine streckenweise Betriebseröffnung zwischen Grossheringen und Jena für den nächsten Monat in Aussicht genommen.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld hat unterm 26. Januar c. folgende Bekanntmachung erlassen:

„Die meisten in Folge mangelhafter Ausfüllung der Frachtbrief-Adressen vorkommenden unrichtigen Expeditionen von Gütersendungen und die hierdurch hervorgerufenen vielfachen Reclamationen veranlassen uns, unter Bezugnahme auf den §. 5 des Betriebs-Reglements und die Bestimmungen des Local-Güter-Tarifs pag. 11/12. das Publicum darauf hinzuweisen, dass, wie auch das Frachtbrief-Formular selbst schon angiebt, die Frachtbrief-Adresse folgende Angaben enthalten muss:

Namen und Wohnort des Adressaten und, falls der Wohnort desselben nicht an der Bahn gelegen, die betreffende Bahnstation, auf der das Gut in Empfang genommen werden soll, ferner bei Sendungen nach Stationen fremder Bahnen ausser obigen Angaben noch die Bezeichnung der Bahn, an welcher die Bestimmungsstation liegt, und die Route, über welche das Gut dirigirt werden soll.

Unsere Güter-Expeditionen sind angewiesen, alle Frachtbriefe, welche diesen Vorschriften nicht entsprechen, zurückzuweisen."

* **Waagthalbahn.** Auf Grund der zwischen der k. k. p. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Waagthalbahn getroffenen Vereinbarung wurde der provisorische Transito-Verkehr in nachstehender Weise geregelt:

Vom 1. Februar c. ab werden die von der Waagthalbahn auf andere Bahnstrecken transitirenden Waaren, jedoch nur in ganzen Wagenladungen über die vorläufig provisorisch eröffnete Verbindungsstrecke von der Station Ratzersdorf nach der Station der Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft Weinern überführt. Die Aufnahme der Transitosendungen geschieht directe auf den Waagthalbahn-Stationen, ist jedoch auf Brennholz und Schwefelsäure nach Wien vorläufig beschränkt. Transito-Sendungen, die auf die Waagthalbahn übergehen, sind auf Kohle, ärarische Salztransporte, Schienen und Kleinmaterial, sowie Tabak vorläufig beschränkt. Alle übrigen transitirenden Stückgüter, sowie die hier nicht speciell benannten Massensendungen werden wie bisher mittelst Ueberfuhr von den Pressburger Waagthalbahn- und Staatsbahnhöfen verfrachtet. Die Tarifsätze für obengenannte Wagenladungen nach Weinern bleiben dieselben, wie nach der Station Pressburg der Waagthalbahn. — Alle einschlägigen Informationen werden den p. t. Partheien in den Stationen der Waagthalbahn, sowie Seitens der Betriebsleitung in Pressburg er- theilt. Gleichzeitig wurde, um den Bedürfnissen des Publicums zu entsprechen, bis auf Weiteres ein gemischter, zwischen Pressburg und Tyrnau und retour verkehrender Mittagszug eingelegt.

Ausland.

— *st* — **Gotthardbahn.** (4. Vierteljahrsbericht, umfassend die Zeit vom 1. Juli bis 30. September 1874.) Die wesentlichsten Angaben über den Fortgang des Unternehmens und die dabei sich ergebenden geologischen Verhältnisse sind in unseren Referaten über die Monatsberichte enthalten. Wir entnehmen daher dem vorliegenden Vierteljahrsberichte nur noch Folgendes:

Das technische Personal bestand Ende September aus 136 Personen. Nachdem das System des Oberbaues für die Tessinischen Thalbahnen festgestellt ist, wurde im September die Lieferung der Schwellen vergeben und sind Verträge abgeschlossen für 20 000 tannene, 50 000 föhrene und 37 000 eichene Schwellen, dann für 1050 Cubikmeter Lärchenholz zu den Bahnhöfen. Die ersten beiden Sorten werden mit Quecksilberchlorid imprägnirt geliefert und aus Bayern bezogen, die eichenen werden von der Bauverwaltung selbst präparirt und kommen aus Italien, die aus Lärchenholz werden aus Tirol geliefert. Weiter wurde zur Vergebung geschritten von 5 870 000 Kilogr. Eisenschienen, 1 860 000 Kilogr. Stahlschienen, 266 900 Kilogr. Laschen, 57 000 Kilogr. Laschenbolzen, 3350 Kilogr. Unterlagscheiben, 227000 Kilogr. Hakennägel und 151 000 Kilogr. Unterlagplatten. Die Stahlschienen erhielt ein Rheinisches Werk; bezüglich der anderen Materialien sind die Unterhandlungen auch nahezu beendigt. Die Schienen sind breitbasige, sogenannte Vignolesschienen und werden auf Querschwellen mit freitragenden Stössen gelegt. Die Bessemer-Stahlschienen sind für die Curven unter 500 Meter Halbmesser und Steigungen von mehr als 12‰ bestimmt. Endlich wurden die Vorbereitungen zur Anschaffung des für den Betrieb vorerst erforderlichen Fahrmaterials getroffen, nämlich für 4 Tendermaschinen, 4 Personenzugs- und 4 Güterzugs-Locomotiven, 58 Personenwagen, 8 Gepäck- und 216 verschiedene Güterwagen und deswegen mit mehreren renommirten Fabriken ins Benehmen getreten. Entsprechend den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes ist für die Personenwagen das Americanische System gewählt; die Wagen erhalten theils 4, theils 2 Achsen. Die Güterwagen jedoch werden durchgängig zweiachsig.

* **Verbindung der Gotthardtbahn mit Italien.** Der vom Ständerath genehmigte Staatsvertrag mit Italien über die Verbindung der Gotthardbahn mit den Italienischen Bahnen hat folgenden wesentlichen Inhalt: Der Vertrag betrifft sowohl die technischen Anschlussverhältnisse der Bahnen, als auch die Administration und die Regulirung der Zolleinrichtungen. Für eine jede der beiden in Frage stehenden Linien soll einerseits in Chiasso, andererseits in Luino von den Bahngesellschaften eine internationale Station erstellt werden, um in denselben den Zoll-, Post-, Telegraphen-, Polizei- und Gesundheitsdienst zu vereinigen. Zwischen diesen Stationen und der Grenze darf kein Wagenwechsel für die Reisenden und kein Umladen der Güter stattfinden. Die volle Landeshoheit bleibt jeder Regierung für die auf ihrem Gebiete befindlichen Bahnstrecken vorbehalten. Das gesammte Bahnpersonal steht unter den Gesetzen und Polizeiverordnungen desjenigen Staates, in welchen es sich befindet. Die zollamtliche Abfertigung findet auf den internationalen Stationen statt.

* **Schweizerische Centralbahn.** Diese Gesellschaft emittirt zum Zweck der Ausführung verschiedener neuer Linien 12382500 Frs. in Actien à 500 Frs. und räumt den Actieninhabern das Bezugsrecht von einer Actie auf je 3 Actien ein. Die Ausgabe der neuen Actien erfolgt zum Course von 550 Frs pro Stück, und die Anmeldung zur Subscription hat in den Tagen vom 23. bis 28. Februar zu erfolgen. Die neuen Actien treten vom 1. Jan. 1875 an in den Genuss der Rechte der bereits bestehenden Actien ein und participiren von dieser Zeit ab an der Dividende.

— *st* — **Rigi-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Der diesjährige Betrieb wurde den 21. Mai eröffnet und den 15. October geschlossen. Wie in früheren Jahren wurde auch in diesem Betriebsjahre, im Frühjahre vor Beginn der Saison und im Herbste nach deren Schluss, ein ziemlich lebhafter Güterverkehr durchgeführt. Seit dem 27. Juni wurde der Betrieb auf die, der Arther Rigibahn-Gesellschaft gehörige, Strecke Staffelhöhe-Kulm ausgedehnt und von dieser Zeit an die ganze Linie Vitznau-Kulm befahren.

Nach den festgestellten Fahrplänen verkehrten im Ganzen 3830 Züge und zwar die Hälfte bergwärts, die Hälfte thalwärts. Die Vermehrung gegen das Vorjahr beträgt 955 oder 33,2 Proc. Auf jeden Betriebstag treffen durchschnittlich 20,8 Züge, gegen 16,4 in 1872. Die Züge wurden von 10 Locomotiven ausgeführt, welche zusammen 24 290 Kilom. zurückgelegt haben. Personenwagen waren 12 mit 600 Sitzplätzen im Dienste, Güterwagen 4 Stück.

Befördert wurden im Ganzen 96 062½ Personen (gegen 86 896 im Vorjahre), 7278 Ctr. Gepäck und 86 184 Ctr. Güter.

Die Einnahmen betrugen:

aus dem Personen-Transport	380 622,40	Fr.
„ „ Gepäck-Transport .	9 885,20	„
„ „ Güter-Transport .	72 318,95	„
„ Verschiedenem	33 761,37	„
Total-Einnahme	496 587,92	Fr.

gegen 365 605,14 Fr. im Vorjahre.

Die Ausgaben für den Betrieb betragen:

Allgemeine Verwaltung	18 464,18	Fr.
Bahnverwaltung . . .	15 665,12	„
Expeditionsdienst . . .	15 579,82	„
Maschinendienst . . .	119 022,26	„
Total	168 731,38	Fr.

Obwohl die Betriebsausgaben durch Maschinen-Reparaturen, Unterhalt und Bedienung von vier weiteren Locomotiven, dann durch Steigen der Kohlenpreise und Arbeitslöhne sich so bedeutend erhöht haben, so ist doch durch die vermehrte Frequenz das Gesammtergebniss ein noch günstigeres als im Vorjahre. Der Einnahmen-Ueberschuss beziffert sich nämlich auf 323 426,74 Fr., welcher folgendermaassen vertheilt werden soll:

a) Ordentliche Dividende an die Actionäre auf 1 250 000 Fr. Actiencapital à 5 Proc.	62 500	„
b) Reservefonds	85 000	„
c) Superdividende an die Actionäre 12 Proc. .	150 000	„
d) Vergütung an den Verwaltungsrath . . .	25 300	„
e) Auf neue Rechnung vorzutragen	626,74	Fr.

Es wird sich somit die Actie in diesem Jahre zu 17 Proc. verzinsen; zudem hat der Reservefonds durch Zutheilung der diesjährigen Quote von 85 000 Fr. die in den Statuten vorgesehene Höhe von 200 000 Fr. erreicht, wonach weitere ordentliche Einlagen nicht mehr nöthig sind.

— *r* — **Italien.** (Vicenza-Thiene-Schio; Eboli-Reggio.) Die Gazetta Ufficiale vom 2. Januar veröffentlicht ein Königl. Decret,

d. d. Florenz den 31. October 1873, durch welches die vom 7. Juni 1873 zwischen den Ministern der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten einerseits und den Vertretern der Provinz Vicenza andererseits abgeschlossene Convention genehmigt wird, inhaltlich welcher der genannten Provinz die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Vicenza nach Thiene und Schio ertheilt wird.

Aus der Convention und deren Anhang heben wir nachstehende Puncte hervor:

Bau und Betrieb der Bahn hat auf Kosten und Gefahr der Provinz Vicenza zu erfolgen. Für den Fall der Herstellung anderer Linien Seitens des Staates oder von Gesellschaften hat die Provinz die erforderlich erscheinende Mitbenutzung des betreffenden Theiles ihrer Strecke und der Stationen gegen entsprechende Entschädigung zu gestatten.

Die Regierung gewährt für den Bau der Linie eine jährliche Subvention von 1000 Lire pro Kilometer auf die Dauer von 35 Jahren vom Tage der Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken angefangen.

Nach der Convention selbst sollte die Concession aufgehoben sein, wenn die Gesellschaft der Oberitalienischen Bahn das derselben auf Grund ihrer Concession zustehende Vorzugsrecht geltend machen würde. Genannte Gesellschaft hat durch Beschluss des Verwaltungsrathes vom 11. September 1873 auf das ihr zukommende Vorzugsrecht verzichtet. Die concessionirte Provinz hat innerhalb dreier Monate nach Erlass des bezüglichen Gesetzes Detailprojecte über die Linie Vicenza-Thiene-Schio dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorzulegen. Innerhalb eines Monates nach Genehmigung dieses Projectes sind die Arbeiten zu beginnen und binnen drei Jahren ist die Bahn zu vollenden. Als Stationen sind vorerst in Aussicht genommen: Schio, Thiene und Duceville.

Die Concession ist auf die Dauer von 90 Jahren ertheilt. Nach 20 Jahren, von der Eröffnung der Bahn an gerechnet, soll die Regierung berechtigt sein, gegen einjährige Kündigung und Bezahlung einer Annuität, die Concession zurückzuerwerben.

Die Betriebs-Eröffnung auf der ersten Strecke der Eisenbahn von Eboli an das Jonische Meer, nämlich die Strecke Eboli-Contursi ist für den Monat Mai l. J. in Aussicht genommen. Die Brücke über den Sele und den Tanaro sind fast vollendet.

— *r* — **Ueber den Stand der Pontebba-Eisenbahn** berichtet der Moniteur delle Strade ferr., vom 3. Januar Folgendes: Die ersten 13 Kilom. von Udine ab nach Tricesimo sind ohne Bemerkungen genehmigt worden und finden nunmehr die bezüglichen Expropriationen statt. Das bezüglich der weiteren Strecke bis nach Ospedaletto ausgearbeitete Project musste infolge ministerieller Beanstandungen modificirt werden; dasselbe wurde bereits wieder vorgelegt und ist für die Strecke von 6 Kilom. von Tricesimo nach Tarcento genehmigt. Die Baubank von Mailand ist sohin in der Lage, die Arbeiten auf einer Länge von 19 Kilom. auszuführen. Demnächst wird auch das modificirte Project für die Strecke von Tarcento nach Ospedaletto wieder vorgelegt werden. Inzwischen hat die concessionirte Gesellschaft auch das Project für die zweite Strecke von Ospedaletto nach Pontebba eingereicht, und unterliegt dasselbe nunmehr der Prüfung des Consiglio Superiore dei lavori publici.

— *r* — **Frankreich.** Durch ein Decret des Präsidenten der Republik, d. d. Versailles den 11. Decbr. 1873 wurde die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der Bahn von Lagny nach den Steinbrüchen von Neufmontiers mit der Linie von Paris nach Avricourt und zwar im Bahnhofe Lagny-Thorigny als im öffentlichen Nutzen gelegen, erklärt. — Die Hrn. Cornu, Burdin, Vincent & Co., Concessionäre dieser Verbindungsbahn, sind zu der Aufführung ermächtigt. Die erforderlichen Expropriationen müssen innerhalb 18 Monaten vom Tage der Promulgation des Decrets ab erfolgen.

— *r* — **Spanien.** Der Geschäftsbericht der Eisenbahn Sevilla-Xeres-Cadix pro 1872 enthält die Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der letzten Jahre, welche wir nachstehend reproduciren. Es betrugen in 1869 die Einnahmen 15 069 066,$_{96}$ Realen, die Ausgaben 11 348 876,$_{30}$ Realen, der Netto-Ertrag 3 710 240,$_{37}$ Realen; in 1870 die Einnahmen 15 145 791,$_{26}$ Realen, die Ausgaben 8 096 040,$_{18}$ Realen, der Netto-Ertrag 7 049 750,$_{78}$ Realen; in 1871 die Einnahmen 15 108 481,$_{92}$ Realen, die Ausgaben 8 384 619,$_{98}$ Realen, der Netto-Ertrag 6 723 863,$_{34}$ Realen; in 1872 die Einnahmen 15 975 534,$_{77}$ Realen, die Ausgaben 9 583 474,$_{19}$ Realen, der Netto-Ertrag 6 392 060,$_{58}$ Realen. Sohin wurden in den bezeichneten vier Jahren zusammen 23 875 913,$_{97}$ Realen vereinnahmt.

— *r* — **Spanien.** Nach dem Geschäftsbericht der Eisenbahn von Saragossa nach Pampeluna und Barcelona pro 1872, welcher bei der Generalversammlung der Actionäre am 15. Novbr. 1873 erstattet wurde, belief sich der Brutto-Ertrag für das Jahr 1872 auf 11 009 595 Frcs., um 414 697 Frcs. mehr als im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen pro 1872 5 344 733 Frcs., gegen das Jahr 1871 um 336 242 Frcs. mehr. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stellt sich sohin auf 48,$_{55}$ Proc. und der Netto-Ertrag auf 5 664 862 Frcs., gegen das Vorjahr mehr um 78 455 Frcs.

-*A*- **Russland.** (Uebersicht des genehmigten Baucapitals der Orenburger, Fastower, Uralschen und Weichselbahn.) Im Anschluss an die Notizen in No. 2 (S. 28), betreffend die in jüngster Zeit concessionirten neuen Bahnlinien in Russland bringen wir nachstehend eine Uebersicht des genehmigten Baucapitals der einzelnen Bahnen nach den Positionen geordnet:

Die Länge der einzelnen Bahnen beträgt in Werst (1 W. = $1_{,066781}$ Kilometer)

bei der Orenburger Bahn . . . 510,$_{5}$ Werst.
„ „ Fasstower Bahn . . . . 341,$_{0}$ „
„ „ Uralschen Montanbahn 621,$_{5}$ „
„ „ Weichselbahn . . . . . 503,$_{0}$ „

Die Weichselbahn, deren in jener Notiz nicht erwähnt wurde, geht von der Station Kowel der Kiew-Brester Bahn über Lublin, Iwangorod, Warschau, Nowogeorgiewsk und Mlawa, bis zur Preussischen Grenze und hat folgende Zweigbahnen:

1) von der Station Iwangorod bis zu Station Lukow der Warschau-Terespoler Bahn;

2) von der Station Nowy Dwor zur Festung Nowogeorgiewsk (Modlin);

3) eine Verbindung des projectirten Bahnhofs Praga in der Warschauer Vorstadt gleichen Namens mit den Warschauer Bahnhöfen der Petersburg-Warschauer und Warschau-Terespoler Bahnen.

Position:	Orenburger Eisenbahn		Fasstower Eisenbahn		Uralsche Gebirgsbahn		Weichsel-Bahn	
	Gesammtkosten Rubel i. S.	pro Werst	Gesammtkosten. Rubel i. S.	pro Werst	Gesammtkosten. Rubel i. S.	pro Werst	Gesammtkosten. Rubel i. S.	pro Bahnwerst
Expropriation	163616	320	201940	597	123799	201	587990	1181
Erdarbeiten	2568307	5016	1820904	5387	5799360	9409	2177750	4375
Kunstbauten	3645930	7121	558629	1653	2519715	4136	1299486	2609
Oberbau	6703646	13093	3864368	11433	7874075	12774	5560911	11166
Oberbauzubehör	99180	194	66795	198	46622	76	83600	168
Telegraph	107520	210	74360	220	98624	169	87150	175
Wärterbuden, Kasernen und Wegübergänge	326250	637	227100	672	258500	419	316535	636
Stationsgebäude	1254580	2450	908740	2689	1408776	2285	1150220	2310
Wasserversorgung	230500	450	181500	537	314000	510	233000	468
Stationszubehör	485132	947	336481	995	635549	1031	440080	884
Rollmaterial	3562247	6958	2531116	7489	4535071	7358	3378269	6784
Allgemeine Auslagen	1164970	2275	784290	2320	1791544	2906	1078470	2165
Unvorgesehenes, Cautionen und Ergänzungsbauten	1143712	2234	714950	2115	1552474	2518	1433976	2879
Summa des Baucapitals	21455590	41905	12271173	36305	26988100	43783	17827437	35798

In diesen Summen sind die Coursverluste bei Realisation des Baucapitals und die Bauzinsen nicht einbegriffen.

— *A* — **Unglücksfälle auf Russischen Eisenbahnen in den Monaten November und December 1873.** Bei einer Gesammtlänge der Russischen Bahnen, welche im Mittel des Jahres 1873 ca. 14600 Werst oder 15580 Kilometer betrug, wurden der Regierung folgende Unglücksfälle zur Kenntniss gebracht:

	Getödtet			Schwer verwundet			Leicht verwundet		
	Novbr.	Decbr.	Summa	Novbr.	Decbr.	Summa	Novbr.	Decbr.	Summa
Beamte	1	8	9	3	10	13	—	4	4
Passagiere	—	—	—	2	—	2	1	5	6
Dritte Personen	8	6	14	2	1	3	—	—	—
Summa			23			18			10

Unter den 14 getödteten dritten Personen fanden 5 ihren Tod in Strassenfuhrwerken resp. Schlitten indem dieselben auf den nicht geschlossenen Wegüberfahrten von der Locomotive erfasst wurden und zwar vertheilen sich diese 5 Tödtungen auf 4 Fälle, wobei überdies noch 2 Personen schwerverwundet und 2 Pferde todtgefahren wurden. Im Ganzen kamen 19 Zusammenstösse in die Oeffentlichkeit, von denen 9 im November, 10 im December stattfanden; ferner 43 Entgleisungen, welche grössere Zugverspätungen im Gefolge hatten und zwar 12 im November und 31 im December.

Ausser den oben angeführten Zahlen starben noch 2 Passagiere eines natürlichen Todes in den Waggons und 1 Person wurde todt im Bahngraben gefunden.

Ueber das Verhältniss der wirklichen Anzahl von Vorkommnissen zu der zur Anzeige gebrachten, dürfte es schwer sein, einen für alle Bahnen geltenden Maassstab anzugeben.

—*r*— Aus **Griechenland** wird unterm 20. Dec. 1873 berichtet, dass in Folge von Differenzen zwischen der Gesellschaft der Eisenbahn von Athen nach Lamia und der Commune von Piraeus die Arbeiten, der genannten Bahn wieder unterbrochen wurden, und deren Wiederaufnahme nicht vorauszusehen ist. Es habe den Anschein, als ob vorgenannte Gesellschaft noch nicht die erforderlichen Capitalien in Bereitschaft habe, und zwar sei dieses durch die gegenwärtige finanzielle Krisis veranlasst.

Technisches.

Neue Wagenkuppelung. Dem Kaiserlichen Eisenbahn-Maschinenmeister Wilhelm Volkmar zu Montigny-les Metz ist unter dem 26. Januar 1874 ein Patent auf eine durch Zeichnung und Beschreibung erläuterte Kuppelung an Eisenhahnwagen, soweit dieselbe für neu und eigenthümlich erachtet ist, und ohne Jemanden in der Anwendung bekannter Theile zu beschränken, auf drei Jahre, von jenem Tage an gerechnet, und für den Umfang des Preussischen Staats ertheilt worden.

Literatur.

Engineering. Deutsche Ausgabe. Der in London von William H. Maw & J. Dredge herausgegebenen gleichnamigen technischen Wochenschrift, vermehrt durch Deutsche Original-Artikel. Herausgeber und Redacteur: Josef von Stummer-Traunfels. Unter diesem Titel erscheint seit Anfang dieses Jahres bei C. Fromme in Wien ein Deutsches technisches Wochenblatt, welches die allgemein interessanten Artikel des gleichnamigen Englischen Weltblattes enthalten, durch Deutsche Original-Artikel vermehrt und mit reichhaltigen Illustrationen von vorzüglicher Schönheit versehen sein wird, wie der uns vorliegende Prospect verspricht.

Das Blatt wird in dem Formate des Englischen Originales erscheinen und jährlich 2 starke Bände Text mit Illustrationen ausfüllen. Neben den in den Text eingedruckten Holzschnitten sollen dem Blatte von Zeit zu Zeit noch grosse Foliotafeln beigegeben werden, ganz in der Art des allbekannten Englischen Engineering.

Das Journal, dessen erster Jahrgang durch die in Wien und Oesterreich überhaupt vorher durch die erlangten Subscribenten à 20 Gulden sichergestellt ist, wird wöchentlich einmal erscheinen und alle neueren Erfahrungs-Resultate, Constructionen und Erfindungen auf dem Gesammtgebiete der Ingenieur-Wissenschaften bringen.

Insbesondere werden folgende Gegenstände des Ingenieur-Wesens wesentliche Berücksichtigung finden:

Eisenbahnwesen, Eisenhüttenwesen, Maschinenwesen, Motoren, Hilfswerkzeuge, Landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe, Eisen- und Holz-Constructionen, Schiffbau, Maschinen für Kleingewerbe, wobei gleichzeitig die Submissionen, Lieferungen, Materialpreise, sowie Betriebsresultate der Gewerbschaften und Eisenbahnen

gebührende Aufnahme erfahren sollen. Desgleichen stellt der Herausgeber regelmässige Berichte über den Stand der Eisen-Industrie und des Eisenmarktes in den verschiedenen Ländern in Aussicht und beabsichtigt, die Spalten seines Blattes technischen Discussionen in Briefform offen zu halten, um die Ansichten über die wichtigen technischen Tagesfragen zur Erörterung zu bringen und die Meinungen darüber zu erklären.

Mit den Herausgebern des Original-Engineering sind sehr günstige Vereinbarungen abgeschlossen worden betreffend die Artikel und Illustrationen, so zwar, dass oft beide Blätter, das Englische und das Deutsche, dieselben Artikel gleichzeitig bringen werden. — Dass die practische Durchführung des vorgegebenen Programmes dem Blatte einen grossen Leserkreis sichern kann, lässt sich schon daraus entnehmen, dass fast alle technischen Wochenblätter Deutschlands in ihrer literarischen Rundschau dem Engineering einen regelmässigen und hervorragenden Platz einräumen.

Es ist eine leider anerkannte Thatsache, dass sich eine technische Zeitung in Deutschland, sobald sie Artikel aus bewährten Federn und reiche Illustrationen bringt, sich, falls sie nicht durch eine Behörde oder einen Verein subventionirt wird, schwer, sehr schwer durch die Abonnenten allein halten kann. Dem gegenüber haben wir Englische Blätter wie Engineering, The Engineer, The Builder etc., welche Alles mögliche rasch und gut illustrirt bringen können, weil sie in dem Annoncentheile reiche Entschädigung für die auf den ersten Seiten gebrachten pOfer finden.

Uns will es scheinen, dass der Deutsche Engineering seinem Zwillingsbruder hierin nachzufolgen bemüht ist und dazu wünschen wir ihm das beste Glück; denn wir können nur wünschen, dass unsere technische periodische Literatur nicht durch finanzielle Rücksichten an der Ausdehnung und Vervollkommnung ihrer Erzeugnisse gehindert werde; das ist einmal richtig, dass ein wirklicher rationeller Fortschritt in der Industrie ohne stetigen internationalen wissenschaftlichen Verkehr nicht gut möglich ist. Einen schlagenden Beweis für die Nothwendigkeit der Evidenzhaltung aller Erfindungen, Neuerungen und Verbesserungen auf dem unendlichen Gebiete der Technik und Industrie haben sämmtliche internationale Ausstellungen gegeben: die grössten Fortschritte konnten regelmässig in jenen Ländern verzeichnet werden, welche die meisten und besten Fachzeitschriften aufzuweisen haben.

Leider sind gerade auf dem Continente solche Vermittlungs-Organe des geistigen Verkehres noch sehr spärlich und unvollkommen vertreten, etwa 1 oder 2 ausgenommen.

Speciell für die Deutschen Leser war ein universelles Journal, welches die wichtigsten Erscheinungen auf den weiten Feldern des technischen Wissens in einer gedrängten und doch erschöpfenden Form zur Kenntniss des technischen Publicums bringt und die enthaltenen Artikel, Abhandlungen und Beschreibungen durch reichhaltige correcte und constructiv richtige Illustrationen erläutert, bis heute wenig mehr, als ein frommer Wunsch; denn Dingler z. B. vertritt wesentlich andere Gesichtspuncte.

Das Haupthinderniss war eben einfach die Höhe der Kosten. Der Deutsche Engineering will bestrebt sein, diese Lücke nach Kräften auszufüllen; wir wollen es hoffen!

Selbstverständlich kann nach der uns vorliegenden Probenummer kein Urtheil gefällt werden; wenn Etwas daran unsern Beifall nicht findet, so ist es der theilweise winzig kleine Druck; allein hier beginnt bereits wieder der Geldpunct sein tyrannisches Regiment und deshalb sei dieser Vorwurf vorläufig vertagt. Ldt.

Grundzüge des Eisenbahnwesens in seinen öconomischen politischen und rechtlichen Beziehungen von Dr. Max Haushofer, Professor etc. Verlag von Julius Maier in Stuttgart. Der Verfasser des in diesen Blättern bereits angekündigten Werks stellt sich die Aufgabe, eine Ergänzung zu dem bereits früher erschienenen Werke von Rud. Paulus: „Bau und Ausrüstung der Eisenbahnen" *) zu liefern, um namentlich jüngeren Eisenbahnbeamten das Wichtigste der Eisenbahnöconomie und Politik in übersichtlicher Ordnung darzubieten.

In der Einleitung wird zunächst Wesen und Inhalt der Eisenbahnkunde erörtert, dann ein kurzer Ueberblick über die Geschichte, Geographie und Statistik der Eisenbahnen gegeben und endlich die Eigenthümlichkeiten der Eisenbahnen in Bezug auf Verwohlfeilerung und Beschleunigung des Verkehrs, auf Möglichkeit von Massentransporten und eine nicht selten eintretende Verschiebung der Verkehrsverhältnisse ausführlich dargestellt.

Der I. Abschnitt handelt von der Gründung der Eisenbahnen; zunächst von den privat- und volkswirthschaftlichen, sowie politischen und militärischen Zwecken derselben, dann von der Person des Unternehmers (Privat- und Staatsbahnen) und verbreitet sich ausführlich über die Vor- und Nachtheile der bezeichneten beiden Systeme. Es wird demnächst der Capitalbeschaffung für Privat- und Staatsbahnen gedacht und werden dann die Rechtsverhältnisse, wie Concessionirung, Zinsgarantieleistung, Betheiligung des Staats am Actiencapital, Vorbehalt des Ankaufsrechts und Heimfall an den Staat erörtert.

Abschnitt II verbreitet sich über die verschiedenen Bausysteme für Haupt- und Secundärbahnen, über die Bauöconomie (Regiebau, Preislistenentreprise, Generalentreprise etc.), widmet dem sehr wichtigen Grunderwerb ein längeres Capitel und beschreibt dann kurz die bei Anlage einer Eisenbahn herzustellenden wichtigsten Bauten.

Abschnitt III handelt vom Eisenbahnbetrieb, also der Eintheilung in verschiedene Verkehrszweige, wie Personen-, Güter-, Gepäck- und Viehtransport, von der Betriebsordnung, der Bahnpolizei, den Fahrplänen, dem Betriebsreglement; in Bezug auf Letzteres erklärt sich der Verfasser (pag. 134 ff.) entschieden gegen Einführung eines solchen durch die Staatsverwaltung, welcher Ansicht wir gern beipflichten. Er bespricht sodann die Transportverträge, die Besteuerung der Eisenbahnen, die Masse der Transportleistung und berührt leider nur sehr flüchtig die Eisenbahnversicherung. Weiter wird die Organisation und Eintheilung des Betriebsdienstes, wesentlich auf Grund des verdienstlichen Weber'schen Werkes (Die Schule des Eisenbahnwesens) *), sowie des Deutschen Bahnpolizei- und Betriebsreglements speciell beschrieben und letzteres mit einer Ausführlichkeit reproducirt, die in dem angehenden Eisenbahnbeamten den Glauben erwecken muss, dass diess ein Evangelium sei. Es ist zu bedauern, dass der Herr Verfasser sich hierbei nicht etwas mehr beschränkt hat, um dafür die analogen Bestimmungen der Englischen, Französischen und vielleicht auch Americanischen Bahnen in den Kreis seiner Betrachtungen zu ziehen, wobei sich sicher Gelegenheit genug zu interessanten Vergleichen geboten haben würde.

Das 7. Capitel des genannten Abschnittes behandelt das Fahrmaterial und bringt in fast wörtlicher Wiedergabe die einschlagenden Bestimmungen des Deutschen Bahnpolizeireglements, während andererseits

---

*) Siehe Jahrg. 1872 Nr. 146 S. 1349 dies. Ztg. Die Red.
*) Cfr. Jahrg. 1873 Nr. 18 S 172 dieser Zeitung. Die Red.

in sehr schätzenswerther Weise Resultate der Eisenbahnstatistik mitgetheilt werden. Capitel 8 bespricht die Bahnunterhaltung, die Organisation des betreffenden Dienstes, die Herbeischaffung der dafür erforderlichen Geldmittel. Weiter werden dann die Dienstzweige der Centralverwaltung, Buchhalterei, Controlen, Cassenwesen (Clearing-house der Englischen, Generalsaldirungsstelle der Deutschen Bahnen) kurz berührt.

Capitel 10 handelt von dem Monopol und den Concurenzverhältnissen im Eisenbahnwesen, von der neuerdings vielfach ventilirten Frage der Trennung des Fahr- und Frachtverkehrs, den Eisenbahnverbänden und dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der IV und letzte Abschnitt bespricht die Erträge der Eisenbahnen, die Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten in eingehender Weise und kommt dann zum Schluss auf das Tarifwesen, bei dessen Beurtheilung der Herr Verfasser sich ziemlich entschieden der in den Kreisen der Privat-Eisenbahnverwaltungen vorherrschenden Ansichten zuneigt, sich also nicht für die Seitens der Deutschen Reichsregierung angestrebten Vereinfachung des Tarifwesens erklärt.

Als ein wesentliches Verdienst des Herrn Verfassers erkennen wir an, dass er überall in sorgfältigster Weise seine Quellen angegeben hat und dadurch dem Leser die Möglichkeit bietet, in jenen Werken von meist hervorragender Bedeutung weitere Belehrung zu finden.

Ungeachtet einiger im Vorstehenden gemachten Ausstellungen gestehen wir gern zu, dass der Herr Verfasser seinen Zweck, ein kurzes übersichtliches Handbuch des Eisenbahnwesens in öconomischer und politischer Beziehung zu liefern, erreicht hat und nehmen keinen Anstand, die Lectüre des Werkes allen Fachgenossen lebhaft zu empfehlen.

C. M.

Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. Nr. 4 vom 24. Januar 1874 Chronik des Deutschen Reiches. — Zur Erinnerung an den 24. Januar 1712. — Ein deutsches Central-Handelsregister. — Publicationen der Deutschen Geschichts- und Alterthumsvereine VI. — **Nr. 5 vom 31. Jan. 1874.** Chronik des Deutschen Reiches. — Sammlung zur Deutschen National-Literatur. I. — Publicationen der Deutschen Geschichts- und Alterthumsvereine VII. — Theodor von Mörner.

Personalnachrichten.

Reichseisenbahnen. Der bisherige Regierungsassessor Joseph Eduard Simson (Sohn des Reichstags-Präsidenten Simson) ist zum Eisenbahn-Director und Mitgliede der General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

Preussen. Der bisherige Berg-Assessor Rudolf Seebold zu Düsseldorf und die früheren Gerichts-Assessoren Franz Thimm zu Bromberg, Paul Greinert zu Wiesbaden und Joseph Busch zu Hannover sind in Folge ihrer Uebernahme zur Staats-Eisenbahn-Verwaltung zu Regierungs-Assessoren ernannt worden.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

11. Februar Ludwigseisenbahn-Gesellschaft zu Nürnberg. S. S. 99.

Einzahlungen.

Saal-Unstrut-Eisenbahn. Die rückständigen Einzahlungen nebst 5% Verzugszinsen und 10% Conventionalstrafe sind bis zum 10. April bei der Thüringischen Bank in Sondershausen zu leisten.

Submissionen. (Nachtrag zu No. 8, Seite 91.)

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
9. Februar	zu Graben	Badische Stsb.	Hochbauarbeiten	—
9. „	zu Amsterdam	Holländ. Stsb.	Schienen u. Kleineisenzeug	—
9. „	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	500 eichene u. 10000 kieferne Mittelschwellen	—
10. „	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Bahnh.-Restaur. Wien	—
10. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	96 Weichen	—
10. „	zu Budapest	Ungar. Stsb.	Materialien	—
11. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn (Kgl. Eisenb.-Comm.)	Bahnh.-Restaur. zu Dt. Eylau, vom 13/3. 74 ab für 120 Thlr. jährl. Pacht	—
12. „	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Erd- und Maurerarbeiten	—
12. „	zu Königsberg i. Pr.	Preuss. Ostb.	430 Kbm. Pflastersteine	—
12. „	zu Posen	Posen-Creuzburger E.	Kalk u. Cement	—
13. „	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Schreinerarbeiten auf Bahnhof Fulda	—
14. „	zu Allendorf a/W.	Bebra-Friedländer E.	1500 Tonnen Portland-Cement	—
14. „	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Erd- u. Böschungsarbeiten	—
14. „	zu Hannover	Hannov.-Altenbeken	12000 Unterlagsplatten	—
14. „	zu Wien	Kronpr.-Rudolfb.	Schwellen, Brenn- u. Werkholz	—
14. „	zu Königsberg i/Pr.	Preuss. Ostb.	2300 Zaunpfähle	—
14. „	zu Düsseldorf	Berg.-Märk. E.	Verpachtung der Bahnh.-Restaur. zu Westhofen vom 1./3. ab	—
14. „	zu Limburg a. d. Lahn	Nassauische E.	Erweiterung der Stationen Laurenburg u. Rupbach	—
15. „	zu Lausanne	Freiburg-Payerne-Yverdon	3 Bauloose	—
15. „	zu Essen	Rheinische E.	1200 Mille Ziegelsteine	—
15. „	zu Wesel	Venlo-Hamburger E.	Eiserne Geländer	—
15. „	zu Rothenburg	Venlo Hamburger E.	Bahnwärterwohnungen	—
16. „	zu Erfurt	Magdeb.-Halberst. E.	Erdarbeiten	92
16. „	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Verkauf einer hölzernen Trajectbrücke	—
17. „	zu Hettstedt	Magdeb.-Halberst.	Erdarbeiten	No. 11
17. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk.	Achsen mit Rädern resp. Wagenfedern	No. 11
19. „	zu Prag	Böhm. Westbahn	Gummiwaaren	—
19. „	zu Cassel	Main-Weserb.	Billetkarten	91
20. „	zu Cassel	Berg.-Märk.	Locomotive mit Tender	No. 11
20. „	zu Witten	Berg.-Märk.	Güterzugs-Locomotive	No. 11
21. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Bahnh.-Restaur. zu Wäldchen vom 15. März cr. ab	—
28. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Eiserner Brückenüberbau	92
— —	zu Wien	Bauleitung der Ung. Nordostbahn	Materialverkauf	—
1. März	zu Dresden	Muldenthalbahn	Erdarbeiten und Kunstbauten	—

Officielle Anzeige.

Wagen zu vermiethen.

Bedeckte und offene neue Güterwagen, sowie Personenwagen dritter und vierter Classe werden unter billigen Bedingungen miethsweise abgegeben. Näheres durch die Redaction dieser Zeitung.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 11. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell, bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 9. Februar 1874. (Schluss der Nummer: 8. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ist die $83_{,14}$ Kilometer = $10_{,96}$ Oesterreichischische Meilen lange Theilstrecke von Königgrätz nach Wichstadtl-Lichtenau mit den Stationen (ab Königgrätz);

Hohenbruck, Tinischt, Adler-Kosteletz, Pottenstein, Senftenberg, Geiersberg, Gabel und Wichstadtl-Lichtenau

am 14. Januar d. J. für den Personen und Güter-Verkehr eröffnet worden.

An demselben Tage wurde die $4_{,70}$ Kilometer = $0_{,62}$ Oesterreichische Meilen lange Strecke Lichtenau Grulich (ohne Zwischen-Station), welche die Oesterreichische Nordwestbahn mit der Mährischen Grenzbahn verbindet, dem öffentlichen Verkehre übergeben. Von dieser Verbindungslinie sind $2_{,93}$ Kilometer Eigenthum der Mährischen Grenzbahn, welche den Betrieb ihres Antheils der Oesterreichischen Nordwestbahn überlassen hat.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 31. Januar 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Ueber das Eigengewicht der Transportwagen.

In der gegenwärtigen Zeit, in welcher einerseits billige Frachten für die Entwicklung der Industrie und des Handels ein erhöhtes Bedürfniss sind, und andererseits die Eisenbahnverwaltungen durch erhöhte Auslagen und durch Concurrenzbahnen in ihren Netto-Einnahmen geschmälert werden, ist es doppelt geboten, alle Factoren, welche auf die Transportkosten Einfluss haben, scharf ins Auge zu fassen.

Einer dieser Factoren ist das Eigenwicht der Transportwagen, das sogenannte „todte Gewicht".

Die Reduction des todten Gewichts, oder also die Verbesserung des Verhältnisses des Nettogewichts zum Bruttogewichte eines Eisenbahnzuges ist bekanntlich von grösstem Einflusse auf die Transportkosten.

Im günstigsten Falle kann das Verhältniss des Nettogewichts zum Bruttogewichte eines Eisenbahnzuges im Durchschnitt wie 60 : 100 angenommen werden. In den meisten Fällen fällt aber dieses Verhältniss viel ungünstiger aus.

Dieses Verhältniss wird beeinflusst:

1) durch die Beschaffenheit der zu transportirenden Güter und durch die mehr oder weniger vollständige Belastung der Wagen;

2) durch das Eigengewicht der Wagen selbst.

Das fortwährende Schwanken in dem Verhältniss des Bruttogewichts zu dem Nettogewichte der Eisenbahnzüge führt in der Theorie auf die Schlüsse, die Preisansätze für die Beförderung von Gütern mit der Verhältnisszahl des Bruttogewichtes zum Nettogewichte für jeden einzelnen Fall in Einklang zu bringen, oder die Preisansätze überhaupt statt auf das Nettogewicht auf das Bruttogewicht der beförderten Last zu beziehen. Diese Berechnungsmodalitäten sind aber in der Praxis fast undurchführbar.

Dagegen dient als annäherndes Regulativ gegen die unter 1 genannten Einflüsse die Erhöhung der Preisansätze für voluminöse Güter und die Ermässigung der Normalpreise für volle Wagenladungen.

Ein Regulativ gegen den unter 2 genannten Einfluss besteht aber in den Tarifen nicht.

Es wird zwar so ziemlich allgemein angenommen, dass das Eigengewicht der Gütertransportwagen die Hälfte des Gewichtes, mit welchem sie überladen werden können, nicht überschreiten soll; die Einhaltung dieser übrigens vorzugsweise auf die einfachen gedeckten und ungedeckten Güterwagen, welche allerdings die Mehrzahl aller Wagen bilden, anwendbaren Bestimmung bleibt aber immer noch dem freien Ermessen der Eisenbahnverwaltungen vorbehalten, und obgleich es in dem Interesse jeder Eisenbahnverwaltung liegt, das Eigengewicht der Wagen auf das geringste Maass herabzusetzen, so zeigt doch die Erfahrung, dass bei der Construction der Wagen dieser Grundsatz oft durch irrthümliche

Ansichten, oder gar durch blose Liebhabereien an gewissen Constructionen verletzt wird.

Dem Verfasser dieser Zeilen ist beispielweise ein grosses Netz von Eisenbahnen bekannt, welche in den letzten 5 Jahren erbaut und mit Güterwagen ausgestattet wurde, welche um ca. 25 Centner per Stück schwerer sind, als die gleichnamigen, gut construirten Wagen von gleicher Tragfähigkeit benachbarter Bahnen.

Wenn nun erfahrungsgemäss ein Güterwagen durchschnittlich 15 Meilen täglich zurücklegt, so resultirt aus dem unnützen Gewichte von 25 Centnern eines Wagens die nutzlose Beförderung von 25 $\times$ 15 $\times$ 365 = 136 875 Meilencentnern jährlich. Nimmt man aber auch nur die Hälfte dieser Meilencentner an und multiplicirt diese Zahl mit der überaus grossen Zahl von Wagen mit dem entsprechenden unnützen Uebergewicht, so erhält man eine enorme Summe nutzlos beförderter Meilencentner, welche es wohl gerechtfertigt erscheinen lässt, wirksamere Mittel als bisher gegen das unnütze Wagengewicht zu ergreifen.

Wenn z. B. der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch Sachverständige das Gewicht jeder Wagen-Categorie mit Rücksicht auf genügende Festigkeit der Constructionen feststellen liesse, sei es aus schon bestehenden, zweckmässigen Constructionen oder durch Aufstellung von neuen Musterwagen, so könnte die Bestimmung getroffen werden, dass diejenigen Eisenbahnverwaltungen, deren Wagengewichte mehr als die festgesetzten Normalgewichte betragen, einen Ersatz für das Mehr an diejenigen Eisenbahnverwaltungen zu bezahlen haben, deren Wagengewichte die Normalgewichte nicht überschreiten, und zwar für jeden Wagen mit überschüssigem Wagengewichte, welcher die Bahnstrecken der letzteren Eisenbahnverwaltungen durchläuft. Die Verrechnung dieses Ersatzes liesse sich leicht mit der Verrechnung der Wagenmiethe verbinden.

Ueber die Grösse dieses Ersatzes, über die Zeit des Eintritts der Verpflichtung zum Ersetzen, über die Bestimmung, ob der Ersatz auch für die schon vorhandenen oder nur für die erst nach Eintritt der Verpflichtung hergestellten Wagen geleistet werden soll, sowie über alle sonstigen Modalitäten Vorschläge zu machen, kann der Verfasser dieser Zeilen füglich unterlassen. Er spricht aber seine Ueberzeugung nachdrücklich aus, dass es einer Eisenbahnverwaltung ebensowenig zugemuthet werden kann, unnützes Wagengewicht einer anderen Eisenbahnverwaltung unentgeltlich zu befördern, als es mit dem sich bei der Controle der Nettogewichte der Güter ergebenden Uebergewichte geschieht.

Stuttgart, im Januar 1874. Rudolph Paulus.

Gesetzentwurf betreffend die Anlage von Eisenbahnen im Königreich Preussen.

II. Motive*)

Das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. Novbr. 1838 (Gesetzsammlung Seite 505) ist in einer Zeit entstanden, in welcher das Eisenbahnwesen sich noch in den ersten Anfängen der Entwicklung befand. Berechnet für die Bedürfnisse und Einrichtungen des damaligen wirthschaftlichen und staatlichen Lebens, ist das Gesetz für die Anforderungen der Gegenwart nicht mehr zureichend. An Stelle der wenigen bei Erlass des Gesetzes im Bau begriffenen Bahnstrecken ist ein dichtes Netz von Eisenbahnen entstanden, dessen Erweiterung den Wohlstand des Landes bedingt und das Nationalvermögen in nicht geahntem Maasse in Anspruch nimmt. Die Fürsorge des Staates für die Erweiterung des vaterländischen Eisenbahnnetzes und die gesetzliche Regelung der Bewerbungen und Verpflichtungen der Unternehmer finden in den Formen und Bestimmungen der bisherigen Gesetzgebung nicht mehr ihren genügenden Ausdruck. Die früher nicht erwartete Bedeutung des Gegenstandes und die veränderten Einrichtungen des Staatslebens erfordern eine Reform dieser Gesetzgebung.

Bei Erlass des Gesetzes vom 3. November 1838 erfolgte die Ausführung der Eisenbahnen ausschliesslich durch besondere landesherrlich concessionirte Actiengesellschaften. Diese Art der Ausführung wurde bei der Berathung des Gesetzes als die einzig mögliche angesehen und namentlich die Ausführung von Eisenbahnunternehmungen durch den Staat im Hinblick auf die damaligen Verhältnisse als unvereinbar mit der Vorsorge für die Erhaltung eines geregelten Staatshaushalts ausdrücklich abgelehnt. Unter diesen Umständen erschien die gesetzliche Regelung derjenigen Bedingungen, unter welchen die Concession zu Eisenbahnanlagen an die zu diesem Zwecke errichteten Actiengesellschaften zu ertheilen sei, als der hauptsächliche Zweck des Gesetzes, wie derselbe in der That für das vorhandene Bedürfniss vorläufig als genügend anzuerkennen war.

So erklärt sich nicht nur die beschränkte, lediglich auf die Anlage von Eisenbahnen durch Actiengesellschaften berechnete Fassung des Gesetzes, sondern auch der Umstand, dass dasselbe nähere Bestimmungen über die formelle Behandlung der Concessionsgesuche und das der Ertheilung der landesherrlichen Concession vorhergehende Verfahren nicht enthält. Das Gesetz beschränkt sich in dieser Beziehung auf die Bestimmung der Behörde, an welche das Concessionsgesuch zu richten und die allgemeine Bezeichnung derjenigen Nachweise, von welchen die Ertheilung der Concession abhängig zu machen sei, während das Verfahren, welches bei Behandlung der Concessionsgesuche Seitens der kompetenten Behörde beobachtet werden soll, durch den auf Grund des Gesetzes erlassenen Staatsministerialbeschluss vom 30. November 1838 geregelt ist.

In beiden Beziehungen genügt das Gesetz den Bedürfnissen der Gegenwart nicht mehr.

Es bedarf einer erweiterten Fassung desselben, einer Ausdehnung der gesetzlichen Bestimmungen auf die Ausführung von Eisenbahnunternehmungen durch den Staat sowohl, als auch durch Privatunternehmer aller Art.

Die rasche Entwicklung des Eisenbahnwesens, die Bedeutung desselben für das gesammte wirthschaftliche Leben, sowie die Finanzlage des Staates haben die Voraussetzungen der früheren Gesetzgebung als unzutreffend erwiesen und die Ausbildung eines ausgedehnten Netzes von Staatsbahnen zur Folge gehabt. Die Unterordnung der letzteren unter gesetzliche Vorschriften wird aber nicht von dem guten Willen der Verwaltung oder von einer analogen Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes abhängig sein dürfen.

Andererseits besteht die Aufgabe der Zukunft für den Ausbau der Landeseisenbahnen nicht im gleichen Masse, wie bisher, in der Herstellung grosser, für die Vermittlung des Weltverkehrs bestimmter Routen, sondern auch in der Herstellung von Localbahnen, welche für die bessere Erschliessung der Verkehrsgebiete der Hauptrouten bestimmt sind. Die Ausführung solcher Bahnen wird Aufgabe der betheiligten Landestheile und der für die Vertretung ihrer Interessen bestehenden korporativen Verbände sein, so dass voraussichtlich die Ausführung von Eisenbahnunternehmungen nicht lediglich durch Eisenbahnactiengellschaften und durch den Staat, sondern auch durch andere Unternehmer Statt finden wird.

Der Mangel eines gesetzlich geordneten Verfahrens über die Vorbereitung der Concessionsgesuche ist mit der Bedeutung des Gegenstandes und mit den Anforderungen eines geordneten Staatswesens auf die Dauer nicht vereinbar. Das Interesse der Concessionsbewerber, das allgemeine Landesinteresse und das Interesse der Behörde selbst, welche zur Prüfung und Vorbereitung der Concessionsbewerbungen berufen ist, erfordert die Feststellung gesetzlicher Normen, in welchen sich das Verfahren bewegt.

Die Bestimmungen in dem Staatsministerialbeschlusse vom 30. November 1838, durch welche gegenwärtig das Verfahren bei Ertheilung von Eisenbahnconcessionen geregelt wird, sind abgesehen von dem Umstande, dass sie der gesetzlichen Sanktion ermangeln, auch materiell für das vorhandene Bedürfniss nicht mehr genügend. Der Zweck, der an Stelle derselben einzuführenden gesetzlichen Normen besteht im Wesentlichen:

1) in der Verhinderung einer durch grundsätzliche Erwägungen nicht geleiteten, mehr oder weniger arbiträren Entscheidung über Zulassung und Ablehnung der Concessionsgesuche,
2) in der Wahrung aller bei dem Unternehmen betheiligten oder durch dasselbe berührten Interessen,
3) in der Verhinderung der Bildung unsolider Unternehmungen.

Weder in den Bestimmungen des Gesetzes von 1838, noch in den Vorschriften des mehrerwähnten Staatsministerialbeschlusses ist die Prüfung der „allgemeinen Zulässigkeit“ von positiven Voraussetzungen abhängig gemacht. Die Entscheidung ist dem freien Ermessen des Handelsministers überlassen, so lange es sich um die Vorbereitung von Concessionsgesuchen handelt. Die Mitwirkung des gesammten Staatsministeriums findet erst dann statt, wenn das Unternehmen aus dem Stadium der Vorbereitung heraustritt und die Ablehnung des Concessionsgesuches oder die Ertheilung der Concession in Frage kommt. Es erscheint aber unerlässlich, das bereits in dem Stadium der Vorbereitung des Unternehmens die Prüfung der Zuverlässigkeit nicht dem völlig freien Ermessen eines Einzelnen überlassen bleibe, sondern nach bestimmten Gesichtspuncten unter Mitwirkung einer Behörde erfolge, deren Zusammensetzung voll Garantie für eine allseitige und unpartheiische Würdigung der betheiligten Interessen bietet. Unter dieser Voraussetzung muss die Mitwirkung der bezeichneten Behörde in gleicher Weise bei der weiteren Behandlung der Concessionsbewerbungen, sowie bei Prüfung aller derjenigen Veränderungen in den Rechten und Pflichten der Concessionsinhaber eintreten, welche der Genehmigung oder Anordnung der Staatsbehörde vorbehalten sind. Die objectiven Gesichtspuncte, durch welche die amtliche Prüfung geleitet wird, werden sich einerseits durch eine zweckmässige nicht durch die Richtung der

*) Die nachstehenden Motive zu den von uns in Nr. 6 S. 68 fg. mitgetheilten wichtigen Gesetzentwurf haben wir erst nachträglich erlangt und können wir solche deshalb erst jetzt zum Abdruck bringen. Die Redaction.

jeweiligen Speculation bestimmte Erweiterung des Landeseisenbahnnetzes, andrerseits durch die Feststellung derjenigen Verpflichtungen ergeben, welche den Bedürfnissen und Erfahrungen der Zeit entsprechend, bei Ertheilung von Eisenbahnconcessionen aufzuerlegen sind.

Bei der Prüfung der Zulässigkeit eines Eisenbahnunternehmens und der Bedingungen, von welchen dasselbe abhängig zu machen ist, muss ausser den allgemeinen Staatsinteressen auch das besondere Interesse der Provinzen, der Kreise, der Gemeinden und der Gesammtheit aller derjenigen, welche von der Ausführung des Unternehmens Vortheile zu erhoffen oder Nachtheile zu befürchten haben, gebührend berücksichtigt werden. Es ergiebt sich hieraus die Nothwendigkeit, das projectirte Unternehmen in den davon berührten Landestheilen zur allgemeinen Kenntniss des Publicums zu bringen, damit den Interessenten Gelegenheit geboten werde, ihre etwaigen Ansprüche und Wünsche zur Geltung zu bringen. Die nach den Bestimmungen des mehrerwähnten Staatsministerialbeschlusses vorgeschriebene Begutachtung des Projectes durch die Oberpräsidenten und die Bezirksregierungen ist für die Wahrung aller durch dasselbe berührten Interessen allein nicht ausreichend.

Die Prüfung der Solidität des Eisenbahnunternehmens erstreckt sich nach den geltenden Bestimmungen sowohl auf die Person der Unternehmer, als auf die Art der Aufbringung des Fonds. Dass eine allgemeine Prüfung der finanziellen Grundlagen des Unternehmens keine genügende Garantie für eine völlig solide Bildung und die Beschaffung genügender Baumittel bietet ist nicht zweifelhaft. Nach §. 1 des Gesetzes vom 3. November 1838 war der Nachweis der Zeichnung des gesammten Actiencapitals Seitens der Eisenbahnactiengesellschaft vorgeschrieben, bevor die Ertheilung der Concession erfolgen konnte. Durch das Reichsgesetz vom 11. Juni 1870 (Bundesgesetzsammlung S. 375) ist in dem Art. 210a des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs die Prüfung der Bescheinigungen über die Zeichnung des Actiencapitals dem Handelsrichter auferlegt. Ob diese Prüfung der Handelsgerichte auch für die Ertheilung der Concession als genügend anzusehen, oder der Handelsminister auf Grund des allegirten §. 1 des Gesetzes vom 3. November 1838 zu einer selbstständigen Prüfung der Zeichnungsnachweise auch jetzt noch berechtigt und verpflichtet sei, war bei der allgemeinen Fassung des §. 3 des Gesetzes vom 11. Juni 1870 bestritten. Es muss indess für die Aufsichtsbehörde das Recht sowohl, wie die Pflicht zu einer selbstständigen Prüfung in Anspruch genommen werden, da die handelsgerichtliche Prüfung nur die mehr formelle Feststellung der Vorbedingungen für die Existenz der Actiengesellschaft bezweckt, während die Prüfung der Aufsichtsbehörde die Sicherung des zur Ausführung und Ausrüstung der Eisenbahnanlage erforderlichen Anlagecapitals zur Aufgabe hat und deshalb nicht lediglich bei Eisenbahnactiengesellschaften, sondern bei Privateisenbahnunternehmungen überhaupt erforderlich ist. Ebenso muss Vorsorge getroffen werden, dass die Festellung des Baucapitals auf zuverlässigen Ermittelungen beruht, damit die Möglichkeit einer für die volle wirthschaftliche Verwerthung des Unternehmens erforderlichen, angemessenen Rente nicht gefährdet werden, die Differenz zwischen den wirklichen und den anschlagmässigen Kosten nicht zu einer unrechtmässigen Bereicherung der bei der Gründung des Unternehmens betheiligten Personen die Mittel bieten kann.

Wie die gesetzlichen Bestimmungen über die Ertheilung der landesherrlichen Concession zu Eisenbahnunternehmungen, so lassen auch die Vorschriften über die Uebertragung und den Verlust der Eisenbahnconcessionen eine Reform erwünscht erscheinen.

Die Uebertragung der Eisenbahnconcessionen von dem ursprünglichen Inhaber auf einen anderen Bewerber vollzieht sich practisch in der Form von Betriebsüberlassungen, Betriebsvereinigungen und Fusionen, beziehungsweise in der Form von Betriebsverträgen, durch welche die Selbstständigkeit eines Eisenbahnunternehmens zu Gunsten eines anderen aufgehoben wird. Ueber dieselben enthält das Gesetz vom 3. November 1838 keinerlei Bestimmungen. Sie bedürfen jedoch ebenso, wie die Ertheilung der Concessionen, der landesherrlichen Genehmigung und wird demgemäss die Prüfung und Vorbereitung der bezüglichen Anträge im Allgemeinen nach den für erstere geltenden Grundsätzen erfolgen müssen.

Bezüglich des Verlustes der Eisenbahnconcessionen enthält das Gesetz vom 3. November 1838 nur die Vorschriften der §§. 21 und 47, in welchen die öffentliche Versteigerung der Bahnanlage in Folge der Nichterfüllung der dem Concessionsinhaber obliegenden Verpflichtungen vorgesehen ist, und die Bestimmung des §. 42 über den Erwerb der Bahnen durch den Staat. Ob und mit welcher Wirkung die Concession durch Verzicht des Inhabers erlöschen kann, ist in dem Gesetz nicht vorgesehen. Andererseits sind durch die Bestimmungen über die Verwirkung der Concession und die Versteigerung der Bahnanlagen weder die Fälle, in welchen eine solche Massregel im Landesinteresse geboten erscheint, erschöpft, noch auch die Formen geregelt, in welchen das eingeleitete Verfahren sich bewegen soll.

Der Vorbehalt des Ankaufs der Privateisenbahnen durch den Staat erscheint bei den Bestimmungen des §. 42 des geltenden Eisenbahngesetzes von keinem besonderen Werthe, weil für die Mehrzahl der bestehenden Privatbahnen der nach der Dividende zu berechnende Kaufpreis sich erheblich höher stellt, als der bei dem Ankauf im Wege des freien Vertrages zu zahlende Kaufpreis, jedenfalls aber durch die Höhe des zu zahlenden Preises die Möglichkeit einer dauernden, für den geregelten Staatshaushalt nicht wohl zu entbehrenden angemessenen Verzinsung der Kaufsumme ausgeschlossen wird. Wenn dem Staate die Aufgabe vorbehalten ist, nicht lediglich durch die ihm übertragene Aufsichtsbefugniss, sondern zugleich durch die Staatsbahnen auf eine dem Landesinteresse entsprechende Betriebsleitung der Privatbahnen hinzuwirken, so muss der Ankauf der Privatbahnen für Rechnung des Staats an erleichterte Bedingungen geknüpft werden, weil eine rationelle Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes vielfach nicht durch den Ausbau neuer Linien, sondern nur durch den Erwerb vorhandener Bahnen zu erreichen sein wird.

Nach den vorstehend angedeuteten Richtungen soll der vorliegende Entwurf eine Ergänzung und Besserung der bestehenden Gesetzgebung herbeiführen. Art und Umfang der Reform, welche in der Hauptsache im Einklange mit dem Berichte der durch Allerhöchsten Erlass vom 14. Februar d. J. niedergesetzten Untersuchungscommission vom 14. Februar d. J. vorgeschlagen wird, ist hiermit bezeichnet. Dabei kann es, wenn man die einmal bestehenden Zustände berücksichtigt, nicht in der Absicht liegen, das den bisherigen Einrichtungen zu Grunde liegende Grundprincip gegenwärtig zu verlassen. Bekanntlich unterscheidet man das System der Staatseisenbahnen, das System der Privateisenbahnen und das gemischte System, nach welchem letzteren die Anlage von Eisenbahnen theils durch den Staat, theils durch Privatunternehmer erfolgt. — Das Staatseisenbahnsystem besteht namentlich in Württemberg und Baden. Das Privateisenbahnsystem ist in Frankreich, England, Oesterreich, Amerika, Italien und in der Schweiz vollständig durchgeführt, während dasselbe in Holland mit der Massgabe besteht, dass die dem Staate gehörigen Bahnstrecken von Privatverwaltungen betrieben werden. Das gemischte System endlich findet sich ausser in Preussen noch in Bayern, Sachsen, Belgien und Russland. In dem letztgenannten Staate hat dasselbe neuerdings durch ein Gesetz vom 30. März 1873 eine eigenthümlich modificirte Gestaltung erhalten, indem Privateisenbahnunternehmungen neben den Staatseisenbahnen zwar zugelassen werden, aber nur für die vom Staate aufgestellten Projecte, durch Gesellschaften, welche vom Staate gebildet werden, unter Mitwirkung des Staates bei der Verwaltung des Unternehmens und für eine in der Concessionsurkunde bestimmte Zeit, nach deren Ablauf das Eigenthum der Bahn ohne Entschädigung auf den Staat übergeht. Da in Preussen neben dem ausgedehnten Netze von Staatseisenbahnen zugleich eine Reihe bedeutender Privateisenbahnverwaltungen vorhanden ist, so hat der vorliegende Entwurf sich den bestehenden Zuständen um so mehr anschliessen müssen, als die Durchführung des Systems ausschliesslicher Staatsbahnen von einer Reihe von Voraussetzungen abhängen würde, welche bei dieser Gelegenheit unzweifelhaft nicht herzustellen sind. Es erscheint jedoch angemessen, wie in anderen Ländern die Concessionen zu Eisenbahnanlagen in der Folge nur unter dem Vorbehalt zu ertheilen, dass nach Ablauf eines bestimmten Zeitraumes das Eigenthum des Bahnkörpers von dem Staate unentgeltlich, das Betriebsinventar unter angemessener Entschädigung erworben werden kann.

Ebenso hat bezüglich der Art der Zulassung von Eisenbahn-Unternehmungen, in welcher Beziehung das System der Spezialgesetzgebung für Eisenbahnanlagen und das System der landsherrlichen Concession bekanntlich zu unterscheiden ist, der Entwurf, die bisherigen Principien aufrecht erhalten. Zur Anlage von Staatseisenbahnen werden auch ferner Specialgesetze schon deshalb erforderlich sein, weil ohne die gesetzliche Bewilligung der erforderlichen Geldmittel die Ausführung der Anlage nicht möglich erscheint. Die Genehmigung der Anlage von Privateisenbahnen durch Specialgesetze dagegen, welche namentlich in Nordamerica und England besteht, unterliegt, abgesehen von der Langwierigkeit des Verfahrens, im Interesse der Integrität der Landesvertretungen schwer wiegenden Bedenken. Die unveränderte Beibehaltung des in Preussen, ebenso wie in Frankreich, Belgien, Italien, Oesterreich und in den meisten Deutschen Staaten geltenden Systems der landesherrlichen Concessionen zur Anlage von Privateisenbahnen muss daher in Uebereinstimmung mit der in dem Bericht der Specialuntersuchungscommission vertretenen Auffassung unbedingt befürwortet werden.

Die Reform der bestehenden Gesetzgebung beschränkt sich demgemäss auf diejenigen Aenderungen, welche nach den obigen Ausführungen erforderlich sind, damit einerseits die Ausführung von Eisenbahnunternehmungen lediglich nach Massgabe des allgemeinen Landesinteresse, unter thunlicher Berücksichtigung der durch die Anlage berührten Sonderinteressen und auf solider Grundlage erfolge, andererseits die Berechtigung des Unternehmens hinsichtlich ihrer Fortdauer sowohl, wie hinsichtlich der Art und des Umfanges der Ausübung dem allgemeinen Landesinteresse untergeordnet bleibe und die zur Wahrung desselben geeigneten Mittel der Staatsbehörde zur Verfügung stehen. Ebenso ist es vermieden, solche Materien einer Neugestaltung durch die Landesgesetzgebung zuzuführen, von denen mit Rücksicht auf die Lage der Reichsgesetzgebung anzunehmen ist, dass das Reich demnächst auf deren einheitliche Gestaltung Bedacht nehmen werde.

Die Grundzüge derjenigen Aenderungen der bestehenden Gesetzgebung, welche sich hiernach als nothwendig erwiesen haben, sind im Wesentlichen Folgende:

1) Die Bestimmungen des Gesetzes sind auch auf die Anlage von Eisenbahnen durch andere Unternehmer als Eisenbahnactiengesellschaften auszudehnen.

   Ebenso ist die Anlage von Eisenbahnen durch den Staat gesetzlich zu regeln.

2) Die Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen soll im Anschluss an einen Plan (Landeseisenbahnplan) erfolgen, welcher die für Vollendung eines vollständigen Eisenbahnnetzes des gesammten Staates geeigneten Hauptlinien enthält.
3) Die Anfertigung der Vorarbeiten für Eisenbahnanlagen ist nach solchen Normalvorschriften zu bewirken, welche geeignet sind, die Feststellung der allgemeinen Richtungslinie der Bahn, sowie der Höhe des Anlagecapitals zu ermöglichen.
4) Der Ertheilung von Eisenbahnconcessionen sind bestimmte allgemeine Bedingungen zum Grunde zu legen, welche jedem Concessionsbewerber regelmässig aufzuerlegen sind.
5) Die Prüfung der Zulässigkeit von Eisenbahnunternehmungen, sowie die Prüfung aller derjenigen Aenderungen in den Rechten und Pflichten der Concessionsinhaber, welche der Genehmigung oder Anordnung des Staates vorbehalten sind, muss durch eine Behörde (Landeseisenbahnrath) erfolgen, deren Zusammensetzung aus Vertretern der betheiligten Verwaltungszweige für die allseitige und unparteiische Erwägung der in Betracht kommenden Interessen volle Garantie bietet. Durch die Beschlüsse dieser Behörde wird im Allgemeinen die Prüfung des gesammten Staatsministeriums erübrigt, soweit nicht vom Handelsminister die Abänderung derselben für nöthig erachtet wird.
6) Sowohl die Gesuche um Erlaubniss zur Aufnahme der Vorarbeiten, wie die Anträge auf Ertheilung der Concessionen sind zur allgemeinen Kenntniss des Publicums zu bringen. Bei letzterer ist besondere Vorsorge zu treffen, dass die Interessenten in den von der Bahn berührten Landestheilen Gelegenheit haben, sich von dem Projecte die erforderliche Kenntniss zu verschaffen und ihre auf dasselbe bezüglichen Anträge zur Prüfung und Entscheidung der competenten Behörde zu bringen.
7) Sowohl die Vorschläge für die Aufbringung des Anlagecapitals der Privateisenbahnen, als auch die Nachweisung der erfolgten Aufbringung unterliegen der selbstständigen Prüfung der Aufsichtsbehörde.
8) Die Eisenbahnconcessionen werden nur unter dem Vorbehalte ertheilt, dass nach Ablauf eines bestimmten Zeitraumes der Staat berechtigt ist, das Eigenthum des Bahnkörpers unentgeltlich, das Betriebsinventar gegen Entschädigung zu erwerben.
9) Die Eisenbahnconcessionen können zu jeder Zeit zurückgenommen werden, sobald ersichtlich ist, dass der Concessionsinhaber zur Ausführung des Unternehmens ausser Stande ist, oder die Bedingungen der Concession zu erfüllen, sich weigerlich hält.
10) Im Falle der Erlöschung einer Eisenbahnconcession durch Verzicht oder Wegfall des Inhabers und durch Zurücknahme der Concession erfolgt die Versteigerung der Bahnanlage mit der Massgabe, dass von dem Ankäufer die Ertheilung der Concession nachgesucht werde, in der durch das Gesetz zu bestimmenden Form. (Schluss folgt.)

Die im Bau befindlichen Strecken der Bayerischen Staatseisenbahnen.

B. Zum Bau vorbereitete Bahnlinien.

XIV. Neuhaus-Pegnitz-Schnabelwaid-Kirchenlaibach. Diese Linie verfolgt von Neuhaus bis Pegnitz mit der Maximalsteigung von 1 : 300 jene des früheren Projectes Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth, zieht sich dann nahezu parallel dieser Bahntrace im Fichtennoh- und Mühlbachthal an Zips vorüber bis Schnabelwaid und biegt hier östlich in das Prumersfelderthal gegen Engelmannsreuth, wo sie die Wasserscheide zwischen Pegnitz und Main mit einem 800 m langen bis zu 10 m tiefen Einschnitt durchfährt und nachdem sie sich fast fortwährend auf der Wasserscheide zwischen der Creussen und dem Biberswöhrbache gehalten und den Rücken zwischen der Creussen und der Flemitz mit einem 438 m langen Tunnel durchbrochen hat, senkt sie sich dann in günstigem Terrain zur Station Kirchenlaibach hinab. Diese Bahnlinie bewegt sich zwischen Neuhaus und Pegnitz im Gebiete des weissen Jura (Dolomit), dann bis Engelmannsreuth in den Mergel- und Sandsteinschichten des Lias und hierauf bis Kirchenlaibach in den Formationen des Keupers. Die Baukosten sind auf dieser Strecke auf 7 458 900 Fl. veranschlagt, es treffen sohin auf den Kilometer 173 431 Fl. Die Linie hat eine Baulänge von $43_{,01}$ Kilom. oder $11_{,60}$ Stdn. Ihr kleinster Radius misst 600m, die Maximalsteigung hat die Gradiente 1 : 150. Stationen sind in Aussicht gestellt: ab Neuhaus (bei Rothenbruck): Fischstein $1_{,97}$ Stdn. (Haltestelle), Michelfeld (für Auerbach) $0_{,95}$ Std., Pegnitz $1_{,75}$ Std., Schnabelwaid $2_{,29}$ Std., Engelmannsreuth (für Creussen) $1_{,24}$ Std., Vorbach (Haltestelle) $1_{,59}$ Std. Dieser Linie, welche zur Ausführung in Vorschlag gebracht wurde, steht die Variante Neuhaus-Auerbach-Kirchenthumbach-Kirchenlaibach gegenüber.

XV. Kirchenlaibach-Redwitz-Wunsiedel-Oberkotzau. Die Einmündung der Fichtelgebirgsbahn in die kleine Zwischenstation Kirchenlaibach der Ostbahnlinie Bayreuth-Weiden lässt einen nahezu vollständigen Umbau dieses Stationsplatzes nothwendig erscheinen. Wirthschaftliche und Betriebsrücksichten sprechen für den Bau der Linie über Redwitz statt über Reichenbach, weil hierdurch den montanistischen Interessen und dem Verkehre mit dem kohlenreichen Böhmen bessere Rechnung getragen wird, obgleich hinwieder der in Aussicht stehende Bau der Bahn von Weischlitz nach Hof voraussichtlich den grösseren Theil des nordischen, über Sächsisch-Reichenbach gehenden Verkehrs schon in Hof auf die Bayerische Staatsbahn überleiten dürfte, welcher denselben ausserdem erst in Franzensbad zukäme. Die Linie über Redwitz erhebt sich von Kirchenlaibach aus im Flussgebiete der Haidenaab, diese selbst und mehrere ihrer Seitenbäche in mässiger Höhe überschreitend. Für die Orte Kemnath und Kulmain, deren tiefe Lage eine unmittelbare Berührung durch die Bahn unthunlich macht, ist hierbei die Station Immenreuth an der Strasse von Kemnath und Kulmain und Kirchenpingarten nach Weidenberg vorgesehen. Von hier aus steigt die Bahn an die südlichen Abhänge der Vorberge des Fichtelgebirges sich anlehnend, zu der sehr bedeutenden Wasserscheide zwischen Haide- und Fichtelnaab hinauf, welche mit einem 900 bis 1100 m langen Tunnel bei Oberwappenöst durchbrochen wird, durchschneidet bei Wernersreuth eine weitere untergeordnete Wasserscheide in einer grössten Tiefe von 23m und senkt sich dann an dem Berggehänge bei Riglasreuth gegen die Fichtelnaab, deren hier 100m breites Thal sie in einer Höhe von 38m überschreitet und nach kurzer Erhebung auf das Plateau bei Neusorg die Anlage einer Station ermöglicht, welche für die im generellen Projecte vorgesehenen Stationen Wernensreuth und Schindellohe eingeschaltet werden soll, da sie hier für die in der nächsten Umgegend vorkommenden reichen Eisenerze, wie für den Verkehr aus dem obern Naabthale und für die Granitlager an der Kösseine und dem hohen Matzen günstiger situirt ist als die beiden früher angenommenen Haltestellen und zugleich eine Minderung der Baukosten herbeiführt. Oestlich der Station Riglasreuth (Neusorg) steigt die Bahn wieder mit 1 : 150 an, durchfährt den flachen Rücken der Wasserscheide zwischen der Fichtelnaab und Kösseine bei Langentheilen mittels eines Tunnels von 700 bis 1100 m Länge und fällt hierauf bis zur Station Waldershof und von dieser bis zum Bahnhof Redwitz, von welchem sie sich in östlicher Richtung über Arzberg nach Franzensbad abzweigt. Die Linie nach Oberkotzau legt sich nördlich von Redwitz an das Gehänge des Röslauthales an, überschreitet dieses selbst bei Thölau in einer Höhe von 32m und erreicht unter Durchschneidung eines Glimmerschiefer-Rückens bei Wintersreuth in einer Länge von 600m bei 30m grösster Tiefe und nach Uebersetzung des Zeitelmoosbachthales in einer grössten Höhe von 32m die bei Holenbrunn, 3/4 Stunde von der gleichnamigen Stadt, situirte Stadt Wunsiedel. Nördlich dieser Station steigt die Bahn zur Wasserscheide zwischen der Röslau und der Eger hinauf und durchschneidet sie auf 1100 m Länge in einer mittleren Tiefe von 9m. Am nördlichen Ausgange dieses Einschnittes ist die Station Oberröslau projectirt, welche auch den Verkehr von Weissenstadt heraufnehmen soll und zieht sich die Bahn sodann mit dem Maximalgefäll an den Gehängen der Eger einige Seitenthäler in mässigen Höhen und die Eger 34 m hoch übersetzend zur Station Marktleuthen hinab, von welcher sie unter mässigen Arbeiten im Wandrebthale wieder zum 1300m langen, aber im Mittel nur 4m tiefen Einschnitte in der Wasserscheide zwischen Eger und Lamitz und zu der am nördlichen Ende desselben projectirten Station Kirchen- oder Niederlamitz ansteigt. Von nun an senkt sich die Linie, die Lamitz einigemal in geringen Höhen überschreitend, zur Station Martinlamitz bei Schwarzenbach und von da zur Station Oberkotzau hinab. Die Länge der Bahnlinie Kirchenlaibach-Redwitz-Oberkotzau beträgt $66_{,71}$ Kilom. oder 9 Mln.; ihr höchster Punct liegt im Wasserscheide-Einschnitt bei Oberröslau $112_{,85}$m oder $386_{,7}$ Fuss über dem tiefsten Puncte der Station Kirchenlaibach. Ihre verlorenen Steigungen betragen $23_{,63}$m = 81'. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 150, der Minimal-Radius 600 m. Die grössten Arbeiten kommen zwischen Wappenöst und Langentheilen, dann zwischen Thölau und Holenbrunn vor; auf den übrigen Strecken können sie für eine Gebirgsbahn mässig genannt werden. Der gebundene Abtrag macht 1/4 bis 1/5 der zu bewegenden Masse aus und die Baukosten berechnen sich bei den erwähnten bedeutenden Bauten und den gegenwärtigen hohen Preisverhältnissen sehr hoch, nämlich auf 19 334 200 Fl., sohin pro Kilometer auf 289 825 Fl. Die Entfernung der auf dieser Bahnlinie projectirten Stationen berechnet sich von Kirchenlaibach gegen einander: Immenreuth $2_{,404}$ Std. = $8_{,912}$ Kilo; Neusorg (Riglasreuth) $2_{,837}$ Std. = $10_{,516}$ Kilo; Waldershof $2_{,212}$ Std. = $8_{,200}$ Kilo; Redwitz $0_{,851}$ Std. = $3_{,155}$ Kilo; Wunsiedel (Holenbrunn) $1_{,918}$ Std. = $7_{,119}$ Kilo; Oberröslau $1_{,119}$ Std. = $4_{,150}$ Kilo; Marktleuthen $1_{,970}$ Std. = $7_{,300}$ Kilo; Kirchenlamitz $1_{,078}$ Std. = 4 Kilo; Martinlamitz $1_{,605}$ Std. = $5_{,950}$ Kilo; Oberkotzau $2_{,001}$ Std. = $7_{,420}$ Kilo; Hof (neuer Bahnhof) $1_{,505}$ Std. = $5_{,581}$ Kilo.

XVI. Redwitz-Arzberg-Franzensbad. Die Linie nach Franzensbad zweigt unmittelbar vor dem Nordende der Station Redwitz in östlicher Richtung ab und fällt mit dem Gefälle von 1 : 150 am Gehänge des Röslauthales, dieses zweimal in einer Höhe von $24_{,5}$ m überschreitend, bis zur Bayerisch-Oesterreichischen Grenze bei Schirnding hinab, geht dann in ziemlich gerader Richtung, die Eger bei Rathsam in einer Höhe von $9_{,5}$m übersetzend, an Kammersdorf und Krobitz vorüber und mündet, nachdem sie kurz vorher bei Oberlohna die Bahnen von Hof und Oelsnitz mittelst einer Brücke unterfahren hat, auf der Ostseite in den Bahnhof Franzensbad. Auf der in Bayern liegenden $16_{,32}$ Kilo oder $4_{,40}$ Std. langen Strecke sind die Zwischenstationen Seussen, Arzberg und Schirnding projectirt; auf der $9_{,80}$ Kilo oder $2_{,48}$ Stunden

langen Strecke durch Böhmen ist bei Kammersdorf eine Horizontale eingeschaltet, welche die Anlage einer Station an der Strasse von Eger und Franzensbad nach Selb gestattet, wenn sich in späterer Zeit ein Bedürfniss hierfür ergeben sollte. Die Maximalsteigung der im Ganzen 25,193 Kilo oder 6,88 Stdn. langen Linie beträgt 1 : 150, der Minimalcurven-Radius misst, mit Ausnahme der horizontalen Einfahrts-Curve von 450m Halbmesser in den Bahnhof Franzensbad, 600m. In der Nähe der Bahn befinden sich die besonders bei Arzberg mässig auftretenden Lager von körnigem Kalke, welcher einen bedeutenden Ausfuhrartikel nach dem kalkarmen Böhmen bildet und reiche Ablagerungen von Eisenerzen. Die Baukosten sind veranschlagt auf 6 487 600 Fl., sohin per Kilometer 254 490 oder per Stunde auf 943 510 Fl. Die Baukosten vertheilen sich auf die Strecke in Bayern mit 4 446 500 Fl. und auf die Strecke in Oesterreich mit 2 041 100 Fl. Der Maximalwiderstand beträgt auf der Strecke Redwitz-Landesgrenze 1 : 85 auf der Strecke Landesgrenze-Franzensbad 1 : 116. Im generellen Projecte vom Jahre 1872 war die Bahnausführung nach Eger und die Einmündung in den dortigen Bahnhof in Aussicht genommen. In Anbetracht, dass jedoch die Bahn um 0,26 Stdn. kürzer wird und andere wichtige Gründe, deren Detailirung hier zu weit führen würde, ausschliessend für diese Bahnführung sprechen, wurde Franzensbad als Anschlussstation in Böhmen ausersehen. Die Entfernung der auf dieser Bahnlinie projectirten Stationen unter sich berechnet sich ab Redwitz: Seussen 1,632 Std. = 6,050 Kil.; Arzberg 0,944 Std. = 3,500 Kil.; Schirnding 1,711 Std. = 6,343 Kil.; Franzensbad 2,535 Std. = 9,100 Kilom.

XVII. Verbindungsbahn zwischen der Staatsbahnstation Hersbruck und der Ostbahnstation Pommelsbrunn. Die Verbindung zwischen der Staatsbahn und der Ostbahn an ihrer Gabelung bei Hohenstadt ist mit Rücksicht auf den eventuellen Anschluss einer Bahn von Hersbruck nach Ingolstadt am zweckmässigsten durch ein 5,4 Kilom. oder 1,45 Std. langes Bahngeleise zwischen der Staatsbahnstation Hersbruck und der Ostbahnstation Pommelsbrunn auszuführen. Dasselbe läuft vom Bahnhofe Hersbruck bis Hohenstadt auf der Südseite des Bahnkörpers für die Linie nach Neuhaus, überschreitet bei Hohenstadt das Pegnitzthal und mündet dann auf der Westseite der Station Pommelsbrunn in die Ostbahn ein. Die Kosten sind veranschlagt auf 595 000 Fl., es treffen sohin auf den Kilometer 110 185 Fl. oder auf die Bahnstunde 410 345 Fl. Die Verticalprojection der Verbindungsbahn ist vom Bahnhofe Hersbruck aus bis zum Staatsstrassen-Uebergange bei Hohenstadt mit jener der Hauptbahn gleich (horizontal), muss aber von hier eine Steigung von 1 : 175 erhalten, damit noch kurz vor Einmündung in die Station Pommelsbrunn die Planiehöhe dieser erreicht wird. Der Minimalradius beträgt 600m.

XVIII. Donauwörth-Treuchtlingen. Nach Beschluss der Kammer vom 23. April 1872 ist diese Bahn baldmöglichst in Ausführung zu bringen. Im Vollzuge dieses Beschlusses wurde zunächst das im Jahre 1867 hergestellte generelle Project einer Revision unterzogen und haben sich hieraus folgende Verhältnisse ergeben. Die Bahnlinie Donauwörth-Treuchtlingen hat den Hahnenkamm — den Jura-Gebirgszug — zwischen Wörnitz und Altmühl zu überschreiten. Die tiefste, hierzu benutzbare Einsattlung liegt bei Nussbühl nahezu in der Mitte beider Endpuncte, circa 117m oder 400′ über dem Bahnhofe Donauwörth und 102m oder 350′ über dem Bahnhofe Treuchtlingen. Von Treuchtlingen zieht sich die Bahn durch das die Maximalsteigung 1:150 bestimmende unregelmässige, theilweise steil begrenzte Möhrenthal zum 1020m langen, im Mittel 5m tiefen Wasserscheide-Einschnitt hinauf, von welchem aus sie mit den durch die Terrainverhältnisse gebotenen Gradienten von 1:300, 1:200 und 1:150 gegen das Wörnitzthal herabfällt, welches sie mit einem 17m oder 58′ hohen Damme und einer 50m oder 170′ weiten Brücke überschreitet, um kurz darauf in den projectirten Bahnhof Donauwörth einzumünden. Auf dem Wege von Donauwörth bis Nussbühl hat die Bahn nach Uebersetzung der Wörnitz die Bergrücken bei Felsheim und Osterweiler zu durchbrechen und gelangt dann an das Gehänge des Allachthales, welches sie bis Marbach beibehält. Hier ist ein Bergrücken mit einem 306m oder 1050′ langen Tunnel zu durchbrechen, worauf in einer thalartigen Terrain-Mulde über Fünfstetten Nussbühl erreicht wird. Die Stadt Monheim muss mit Rücksicht auf den allein benutzbaren Wasserscheide-Durchbruch bei Nussbühl östlich der Bahn liegen gelassen werden und kann auch schon wegen ihrer tiefen Lage in dem breiten Gailachthale, das eine zur Bahnlinie nahezu rechtwinklige Richtung hat, nicht erreicht werden. Da für die westlich der projectirten Bahnlinie liegende Stadt Wemding gleich ungünstige Verhältnisse obwalten, so wurde für dieselbe die möglichst genäherte Station Fünfstetten an einer guten Strasse zwischen beiden Städten in einer Entfernung zu 2 Stunden von Monheim und 1½ Stunden von Wemding vorgesehen. Als Zwischenstationen sind überhaupt projectirt ab Donauwörth: Mindling 12,11 Kil. = 3,27 Stunden, Fünfstetten 4,52 Kil. = 1,22 Stunden, Gundesheim 12,40 Kil. = 3,35 Stunden. Die Linie bewegt sich theils in den Quartärüberlagerungen des Jura, theils im braunen und weissen Jura und erfordert erhebliche Erd- und Kunstbauarbeiten, darunter ein Tunnel bei Marbach, dann 1 Wörnitz- und 6 Möhrenbachbrücken. Eine über Kaisheim untersuchte Variante wäre selbst mit Steigungen von 1:100 nicht ausführbar. Die Gesammtlänge der mit der Maximalsteigung von 1:150 und mit dem Minimal-Curven-Halbmesser von 730m oder 2500′ projectirten Bahn beträgt 35,70 Kilo. oder 9,63 Stunden. Durch diese Ergänzung des Staatsbahnnetzes ergiebt sich gegenüber der Bahnlinien Donauwörth, Nördlingen, Gunzenhausen eine Abkürzung von 2,9 und nach Pleinfeld von 8,7 Stunden. Diese Abkürzungen werden hauptsächlich dem Verkehre zwischen Augsburg und Nürnberg, dann zwischen der Schweiz und dem Norden und Nordwesten Deutschlands zustatten kommen. Die Baukosten sind veranschlagt zusammen auf 8 060 000 Fl., sohin per Kilom. 225 770 Fl. oder per Stunde 836 967 Fl.

XIX, Gemünden-Schweinfurt (Wernthalbahn). Bei Aufstellung des Eisenbahngesetzes vom 29. April 1869 wurde besonders vom militärischen Standpunkte aus auf die baldige Herstellung dieser directen Bahn ein grosses Gewicht gelegt. Da bei Feststellung des erwähnten Gesetzes jedoch die für die Aufnahme dieser Linie nöthigen Vorarbeiten nicht mehr beschafft werden konnten, so musste sich damals darauf beschränkt werden, dieselben in das Bahnnetz unter dem Vorbehalte einzustellen, die Ausführung derselben, sobald dies die Umstände gestatten, in geeigneter Weise anzustreben. Die nunmehr zur Ausführung dieser Bahn vorgenommenen technischen Elaborate lassen entnehmen, dass sich zur Abschneidung des bedeutenden Umweges, welchen die Bayerische Westbahn von Schweinfurt über Würzburg nach Gemünden macht, der bauwürdigste Weg durch das Wernthal führt, zwar etwas länger, als die Variante über die Höhen von Poppenhausen und Wasserlosen durch den sogen. Bachgrund wird, jedoch immerhin gegenüber der bestehenden Bahn über Würzburg eine Abkürzung von 8,1 Stunden und äusserst günstige Steigungsverhältnisse erzielen lässt. Es wird demnach die neue Bahn bei Wernfeld zunächst Gemünden von der Westbahn abzweigen und sogleich in das Wernthal eintreten und zwar in der Art, dass die Haltstelle Wernfeld eine Inselstation wird. Sie bewegt sich hierauf am Fusse des rechtseitigen Gehänges bis Sachsenheim, wo sie auf die linke Thalseite übertritt und überschreitet oberhalb Gössenheim zwar zweimal den Wernfluss, nicht aber das Thal selbst. Um die nun folgenden Vorköpfe der Gehänge nicht allzu tief zu durchschneiden, erhebt sich die Bahn etwas über das Thal, durchbricht am Dorfe Eussenheim mittelst eines 175m langen Tunnels einen vorspringenden Bergrücken und überschreitet vor und hinter demselben das Wernthal. Die starke Thalkrümmung unterhalb Stetten und der Umstand, dass die Ortschaften Stetten, Thüngen und Binsfeld in das Thal hineingebaut sind, macht bei Stetten einen weiteren doppelten Thalübergang, ein Ansteigen der Bahn und deren Führung am Gehänge nothwendig. Oberhalb Binsfeld muss die Linie, um die beiden Thalübergänge bei Mühlhausen und Reichelheim nicht zu hoch werden zu lassen, sich in verticaler Beziehung mehr der Thalsohle nähern, um hierauf wieder mehr anzusteigen, da auch die Stadt Arnstein mit der Ortschaft Sichersdorf das Thal gänzlich abgesperrt und desshalb die Station Arnstein höher am Gehänge errichtet werden muss. Von da aus bewegt sich die Bahn unter 3maliger Thalüberschreitung grösstentheils auf der rechten Thalseiten fast 1¼ Stunde lang horizontal bis gegen Mühlhausen, überschreitet dann zum letzten Male das Wernthal, um hiernach am flachen Gehänge des Gassichgrabens hinauf zu steigen und in der Station Waigoldshausen an die Westbahn anzuschliessen. Die Neubaulänge dieser Linie von Wernfeld bis Waigoldshausen beträgt 36,774 Kil. oder 9,92 Stunden; die Maximalsteigung 1:200 u. die Grösse der kleinsten Curvenhalbmesser 600m. Die horizontale und verticale Projection können daher als günstig bezeichnet werden. Die zu errichtenden Stationen und deren gegenseitige Entfernungen sind folgende: Wernfeld 3,300 Kil. oder 0,890 Stunden, Sachsenheim 3,354 Kil. oder 0,905 Stunden, Eussenheim 5,397 Kil. oder 1,456 Stunden, Thüngen 7,002 Kil. oder 1,889 Stunden, Arnstein 9,632 Kil. oder 2,598 Stunden, Waigolshausen 11,389 Kil. oder 3,072 Stunden. Die geognostischen Verhältnisse lassen von Wernfeld bis Thüngen den bunten Sandstein, von da bis Arnstein der Muschelkalk und bis Waigolshausen die Keuperformation erkennen. Die Bauarbeiten sind auf der ganzen Linie nicht unbedeutend, wenngleich keine sehr grossen Objecte vorkommen. Von letzteren kommen in Betracht 13 Brücken über die Wern, ein 175m langer Tunnel und mehrere Dämme und Einschnitte bis zu 25m Höhe, welch letztere meistens auf gebundenes Material stossen werden. Die Baukosten sind für die 9,922 Stunden lange Bahnstrecke von Wernfeld bis Waigolshausen zusammen veranschlagt auf 6 900 000 Fl., sohin per Kilometer 187 630 Fl. oder per Stunde 695 560 Fl. Hierzu kommen noch die Kosten für a) die Herstellung eines dritten Geleises zwischen Gemünden und Wernfeld auf 0,89 Stunden Länge, zusammen 150 000 Fl., b) die Herstellung der Doppelbahn von der Station Waigolshausen bis zum Bahnhofe Oberndorf auf eine Länge von 3 Stunden 420 000 Fl., c) die Ergänzungsbauten im Bahnhofe Gemünden, von welchem der Betrieb dieser Bahn auszugehen hat 140 000 Fl., zusammen 710 000 Fl. Hiernach betragen die Baukosten für die 53,568 Kil. oder 14m Stunden messende Betriebslänge von Gemünden bis Schweinfurt 7 610 000 Fl., daher per Kilom. 142 062 Fl. oder per Stunde 526 644 Fl.

XX. Miltenberg-Amorbach-Landesgrenze. In dem zwischen der Bayerischen und Badischen Regierung unterm 23. November 1871 abgeschlossenen Staatsvertrage wurde auch die Herstellung von Eisenbahnverbindungen von Miltenberg zum Anschlusse an die Badische Odenwaldbahn bei Seckach und Osterburken und zwischen Lohr und Wertheim vereinbart. Bezüglich der letzteren Bahnverbindung konnten die Projectirungs-Arbeiten bisher noch nicht vorgenommen werden. Hinsichtlich der Fortsetzung der gegenwärtig in der Detailprojectirung begriffenen Bahn Aschaffenburg-Miltenberg (vide unter Nr. XII.) wurde folgendes Project ausgearbeitet: Diese Linie hat die Wasserscheide zwischen Main und Neckar zu überschreiten, und hat die Ausführung

derselben über Buchen durch das Saubachthal (Steigungen 1:100 bis 1:90) statt über Walldürn durch das Ripperger Thal (Steigungen 1:40) den Vorzug. Dieselbe geht vom Bahnhofe Miltenberg (dessen Lage auf dem rechten Mainufer vorerst bis zur definitiven Entscheidung hierüber nach vollendeter Detailprojectirung beibehalten worden ist) aus, überschreitet zunächst in einer Höhe von 11 m das Mainthal, wobei die Bahn vom Bahnhofe aus mit einer Steigung von 1:200 bis zum Main herabfällt, steigt hierauf längs des rechtseitigen steilen Gehänges des Mudthales mit Steigungen von 1:1000 und 1:300 bis unterhalb Weilbach empor, woselbst eine Station angelegt werden soll. Oberhalb Weilbach muss die Bahn wegen der zu starken Thalkrümmung das Thal überschreiten und gelangt unter fortwährender Steigung von 1:200 bis zur Station Amorbach, welche in unmittelbarer Nähe der Stadt situirt ist. Während bisher die Bahn nur in geringer Höhe über die Thalsohle sich bewegt, ist es nunmehr nöthig von Amorbach aus bis zur Landesgrenze mit 1:100 emporzusteigen, wobei die Bahn bis Zitterfelden dem linksseitigen Gehänge des Saubaches folgt, dortselbst auf das andere Ufer traversirt und in einer Höhe von etwa 13 m über der Thalsohle die Landesgrenze erreicht. Der kleinste Curvenradius auf freier Bahn beträgt 600 m, während die Ausfahrtscurve am Bahnhofe Miltenberg mit 500 m. Radius projectirt ist; die kürzeste Gerade zwischen 2 Contracurven ist 340 m lang. Mit Rücksicht auf ihre Eigenschaft als Gebirgsbahn erscheinen demnach die horizonle und verticale Projection nicht ungünstig. Die gegenseitigen Entfernungen der zu errichtenden Stationen stellen sich folgendermassen: Weilbach $5,_{650}$ Kil. oder $1,_{52}$ Stunden von Miltenberg, Amorbach $3,_{650}$ Kil. oder $0,_{98}$ Stunden. Die Bauarbeiten sind zunächst Miltenberg und nur im letzten Theile vor der Landesgrenze nicht unbedeutend, während sie auf der übrigen Strecke geringer sind. Die Einschnitte bewegen sich grösstentheils im gebundenen Material und zwar durchgängig in der Formation des bunten Sandsteines; das grösste Bauobject ist die Bahnbrücke über den Main bei Miltenberg mit 8 Oeffnungen von je 23 m Lichtweite. Die Baukosten entziffern mit Ausschluss des Fahrmaterials, welches die den Betrieb ausübende Staatsbahnverwaltung stellt für die $15,_{873}$ Kil. oder $4,_{28}$ Stunden lange Bahnstrecke auf 3 300 000 Fl. sohin per Kilom. 207 900 Fl. oder per Stunde 771 030 Fl. Diese Bahn gehört daher zu den kostspieligeren Bahnlinien.

XXI. Verbindungsbahn zwischen Wolnzach u. Münchsmünster. Einem Beschluss der Kammer vom 12. April 1872 entsprechend, wurden über diese Bahnlinie Erhebungen gepflogen. Nach dem ausgearbeiteten Projecte würde die Bahnverbindung Wolnzach-Münchsmünster für die Staatsbahn den directen Weg von München nach Regensburg durch Abschneidung des beträchtlichen Umweges über Ingolstadt von $21,_1$ Kilom. oder $5,_{71}$ Stunden eröffnen. Ueber Ingolstadt beträgt nemlich die Entfernung von München nach Regensburg $154,_2$ Kil. oder $41,_{62}$ Bahnstunden, während durch die Bahnverbindung Wolnzach-Münchsmünster diese Entfernung auf $133,_{12}$ Kilom. oder $36,_{91}$ Stunden abgekürzt wird. — Die Länge der Ostbahnlinie München-Eggmühl-Regensburg beträgt $136,_{06}$ Kil. oder $36,_7$ Stunden. — Da sowohl die Station Wolnzach als die Station Münchsmünster am rechtseitigen Ufer der Ilmliegen und das Terrain sehr günstig ist, so bewegt sich die Verbindungsbahn ununterbrochen am rechtseitigen Gehänge genannten Flüsschens, ohne irgendwo auf wesentliche Schwierigkeiten zu stossen. Wegen der moosigen Niederungen in unmittelbarer Nähe der Ilm ist die Bahn grösstentheils so weit von derselben abgerückt, dass sie auf guten Untergrund zu liegen kommt. Dieselbe berührt zunächst unterhalb Wolnzach das Dorf Königsfeld, sodann die Stadelhöfe, lässt den Ort Unterzell und den Markt Geisenfeld links, die Dörfer Gaden und Engelbrechtsmünster rechts liegen und zieht sich unmittelbar am Orte Schillwizried vorbei gegen das Gut Griesham hin, in dessen Nähe kurz vor der Station Münchsmünster der Anschluss der Bahn an die Linie Ingolstadt-Regensburg erfolgt. Eine Zwischenstation ist nur für den gewerbsamen und hopfenreichen Markt Geisenfeld angenommen und wird solche zwischen den Orten Unterzell und Gaden situirt, von Wolnzach $9,_3$ Kilom. oder $2,_5$ Stunden, von Münchsmünster $10,_5$ Kilom. oder $2,_8$ Stunden entfernt. Die horizontale Projection der Bahn ist sehr günstig, da der Minimalradius von 600 m nur bei der Ausfahrt aus der Station Wolnzach, auch der Radius von 1000 m nur einmal, sonst aber kein Curvenradius unter 1200 m vorkommt. Auch die verticale Projection ist günstig; die verlorne Steigung beträgt an der ganzen Linie nur 2 m. — Die Bahn bewegt sich auf ihrer ganzen Länge im Diluvium und bietet bezüglich der Erdarbeiten keine Schwierigkeiten, auch die vorkommenden Kunstbauten über einige Seitenzuflüsse zur Ilm sind von keiner Bedeutung. Die Baukosten sind veranschlagt auf 1 950 000 Fl., daher per Kilom. 98 500 Fl. oder per Bahnstunde 364 500 Fl. Diese Bahn zählt hiernach zu den wenigst kostspieligen Bahnlinien.

XXII. Verbindungsbahn zwischen Kaufering und Bobingen über das Lechfeld. Zunächst und hauptsächlich für militärische Zwecke ist eine die Bahnlinien München-Buchloe und Augsburg-Buchloe verbindende Bahnführung über das Lechfeld geboten. Es dient nämlich das Lechfeld im Frieden als Schiessübungsplatz der gesammten Artillerie und der Militärschiessschule, als Uebungplatz der Cavalerie und grösserer Truppenkörper, es befinden sich ferner daselbst Laboratorien, grosse Pulver- und Munitionsvorräthe. Im Mobilisirungsfalle erlauben die zum Zwecke der Internirung der Kriegsgefangenen im Jahre 1870 ausgeführten Lagerbauten die sofortige Dislocirung von in der Augmentirung begriffenen Abtheilungen der umliegenden grösseren Garnisonen, deren Mannschaften sonst einzuquartieren wären. Auch wird durch die entsprechende Magazinirung der Kriegsausrüstung an Munition eines Theiles der mobilen Armee die sichere und rasche Mobilmachung der Munitionscolonnen wesentlich gefördert. Während des Krieges wird endlich das Lechfeld als Sammelpunct neuer Reserve-Formationen, eventuell als Internirungsraum für Kriegsgefangene zu dienen haben, für welch letztere Verwendung sich dasselbe im Hinblicke auf die erfahrungsgemäss bei Kriegsgefangenen häufig auftretenden Epidemien besonders eignet. Diese sämmtlichen Zwecke bedingen aber die directe Einbeziehung des Lagers Lechfeld und seiner Etablissements in das Bahnnetz, wie der Herstellung militärischer Ladestellen dortselbst. Seit Feststellung des Gesetzes vom 29. April 1869 wurde im Benehmen mit der Militärverwaltung ein Project ausgearbeitet, welches alle nöthigen Anhaltspuncte zur Beurtheilung dieser Bahnverbindung bietet und hat sich solche seitdem im Allgemeinen sowohl, wie insbesondere gelegentlich der Mobilmachung im Jahre 1870 und während des letzten Krieges derart dringlich erwiesen, dass von Seite der Militärverwaltung auf die baldige Herstellung derselben der grösste Werth gelegt wird. — Die $22,_{69}$ Kil. oder $6,_{12}$ Stunden lange Bahn führt durch ein sehr günstiges Bauterrain; für ihre Richtung ist aber hauptsächlich die Rücksicht auf die militärischen Anstalten und einige umgehende Ortschaften massgebend. Dieselbe geht, nachdem sie die Station verlassen hat in gerader Richtung, nur den Ort Lechfeld umfahrend, zu dem längs und östlich der Strasse von Landsberg und Augsburg etablirten Lechfeld, zieht auf $1^1/_2$ Stunden Länge an der Westseite desselben und der genannten Staatsstrasse hin und biegt hierauf westlich an Ottmarshausen vorüber in die Station Bobingen ein. Der Höhenunterschied der Endstationen Kaufering und Bobingen beträgt $65,_6$ m und kann mit dem Maximalgradienten von 1:200 ohne verlorne Steigung überwunden werden; der Minimalradius auf freier Bahn misst 1000 m. Die Arbeiten sind unbedeutend; der grösste Damm hat $2^1/_2$ m Höhe, der tiefste Einschnitt ist auf 2 m in Kies auszuheben. An Kunstbauten kommen nur 4 Bahndurchlässe und einige Wegdurchlässe vor. Die Kronenbreite ist wie bei Vicinalbahnen zu $3,_5$ m angenommen. Als Zwischenstationen sind projectirt: Haltstelle Kloster Lechfeld $9,_{25}$ Kilom. oder $2,_{49}$ Stunden von Kaufering, Station Lager-Lechfeld $3,_{27}$ Kilom. oder $0,_{88}$ Stunden, Station Ottmarshausen $6,_{18}$ Kilom. oder $1,_{67}$ Stunden. Die Baukosten berechnen sich zusammen auf 1 280 000 Fl., per Kilom. auf 56 412 Fl. oder per Stunde auf 209 300 Fl. Hierzu treten aber noch die Kosten für militärische Anlagen. Mit der Hauptbahn und ihren Zugehörungen, welche neben dem militärischen auch dem allgemeinen Verkehre zu dienen haben, stehen noch mehrere ausschliessend militärischen Zwecken dienende Anlagen in Verbindung, als Geleise von Kloster Lechfeld nach Schwabstadel, dann Militär-Ladegeleise von zusammen 13 000 m, eine Telegraphenleitung nach Schwabstadel und zum Lager-Hauptbaue etc. Der hierfür erforderliche Kostenaufwand ist veranschlagt auf 405 000 Fl. und ergiebt sich demnach unter Zurechnung der Baukosten für die Hauptbahn Kaufering-Bobingen mit 1 280 000 Fl., ein Gesammt-Erforderniss von 1 685 000 Fl.

Der Oesterreichische Ingenieur- und Architecten-Verein zu Wien,

in dessen gastlichem Hause während der letzten Welt-Ausstellung sich die Techniker aus aller Herren Länder begegneten, beging am 20. December v. J. das Fest seines 25jährigen Bestehens. Eine aus Anlass dieser Feier vom Vereine herausgegebene Denkschrift liegt uns vor, und wir glauben, unsern Lesern einen Dienst zu erweisen, wenn wir die Hauptmomente der darin niedergelegten Vereins-Geschichte zum Abdruck bringen, da die Denkschrift ein recht gelungenes Bild nicht nur des Entstehens, der Entwickelung und der Wirksamkeit des genannten Vereins vor unseren Augen entrollt, sondern dabei auch gleichzeitig in kurzen markigen Zügen die Geschichte des technischen Lebens während der letzten Decennien in Oesterreich überhaupt scizzirt.

Schon lange und weit mehr als es die bekannte vormärzliche Clausur über die Grenzpfähle Oesterreichs hinweg hatte bekannt werden lassen, hat das geistige Streben des von der Natur mit reichen Gaben ausgerüsteten Volkes in Oesterreich herrliche Blüthen getrieben. — Ein solch' intensives Leben nun, das selbst in Zeiten schwerlastenden Druckes fortgeglüht, das mit verhaltener Begeisterung dem Ideale zugestrebt hatte, musste in lichter Flamme auflodern, als ein frischer freiheitlicher Odem die dämpfende Aschendecke hinweg zu blasen began — in den Märztagen des Jahres 1848. — Und ans Licht trat ein Verein von Fachmännern, auf dessen Banner hoffnungsgrün geschrieben stand: „Pflege der Wissenschaft": der Oesterreichische Ingenieur-Verein!

Im heurigen Jahre ist dem Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Verein, der zweitausendköpfigen Corporation, zu welcher sich der bescheidene Oesterreichische Ingenieur-Verein des Jahres 1848 herausgewachsen hat, die Aufgabe geworden, den viertelhundertjährigen Bestand und selbstverständlich vor Allem den Tag zu feiern, es ist der 8. Juni 1848, an welchem es jener kleinen aber hochachtbaren Zahl von wackeren Männern gelungen war, den Keim zu dem immensen Weiter-Aufblühen der Technik in Oesterreich, zu dem hohen Ansehen und der Bedeutung zu legen, in welch' beiden heutzutage der auf Wissenschaft begründete technische Beruf in Oesterreich steht, zu dem Ansehen und der Geltung, welche der Oesterreichischen Technik und Kunst unbestritten vom Auslande gezollt werden, zu dem riesigen Wachsthum und

Gedeihen auch des Vereines selbst, in welchem alles Vorangeführte theils sich begründet, theils seinen Ausdruck findet.

Dem heute gross und angesehen dastehenden Vereine ziemt es am festlichen, der Erinnerung an fünfundzwanzigjährige Vergangenheit geweihtem Tage, etwas Einkehr in sich zu halten, rückzuschauen auf seinen Anfang, auf das Ringen der wackeren Gründer des Vereines, von denen nur wenige mehr sichtbar in unserer Mitte weilen, auf den schwierigen, vielfach verschlungenen Pfad, der das Leben, Wirken und Gedeihen des Vereines bezeichnet.

Dieser von den Gefühlen der Anerkennung und Dankbarkeit für die Vorkämpfer geleiteten Umschau entstammen die nachfolgenden Erinnerungs-Blätter.

Dem weiten Kreise naher und ferner Freunde gewidmet, sollen dieselben in kurzen Zügen erlebtes Leid und erlebte Freud erzählen und für vergangene Tage ein bescheidenes Zeichen pietätvollen Gedenkens sein.

Die Märzereignisse des Jahres 1848 waren eben vorüber. Es schien, als solle der Bann für immer gebrochen werden, unter dem nur zu lange der menschliche Geist, der stets vorwärts drängende, zu seufzen hatte. Mit dem Falle des Prohibitiv-System sollte nach dem Willen der neugebildeten Regierung nicht blos eine neue Aera in der Handels- und Gewerbe-Politik inaugurirt werden, sondern auch der freien Forschung auf dem Gebiete des Wissens sollten die geistigen Schranken aus dem Wege geräumt werden, die eine allzuvorsichtige Staatsklugheit als Schutzwehr gegen die Ansteckung der Oesterreichischen Landeskinder durch die ausländische Fortschrittsseuche bisher unentbehrlich befunden hatte. Die frei gewordene Presse und ein unbeschränktes Vereins- und Petitions-Recht konnten den Völkern Dolmetsch ihrer im Stillen lange gehegten Wünsche sein; auf allen Gebieten des staatlichen Lebens schritt man zur Heilung der Schäden, die dem prüfenden Auge des Wohlmeinenden sich nicht verbergen konnten, überall gab man dem Drängen der wie aus einem langen Schlafe wiedererwachten öffentlichen Meinung willige Folge.

Da mussten denn auch die Techniker Oesterreichs an die neue Epoche ihre Hoffnung knüpfen. Gerade sie gehörten mit unter Diejenigen, welche auf die Verhältnisse in der vorhergegangenen Zeit in mehr als einer Richtung drückend sich fühlbar machen mussten.

Während in allen übrigen vorangeschrittenen Staaten die Träger der practischen Anwendung und Verwerthung wissenschaftlicher Erkenntniss schon damals in socialer Beziehung zu den geachtetsten Kreisen der gebildeten Gesellschaft zählten und die Interessen ihrer Gesammtheit durch wohlwollende Institutionen seitens der Regierungen gestützt und gefördert fanden, während ferner in Frankreich die alte Institution der Staatsschulen der „Ingénieurs des ponts et chaussées“ und der „Ingénieurs des mines“ ihren Eleven hervorragende Prärogative in socialer und materieller Beziehung für ihren ferneren Lebensweg sicherte, konnten sich die Berufsgenossen in unserem Vaterlande eines Gleichen nicht erfreuen.

Bei den damaligen Verhältnissen, die, trotz der gewichtigen Rolle Oesterreichs als politische Grossmacht, in volkswirthschaftlicher und socialer Beziehung noch sehr den Character des Kleinbürgerlichen an sich trugen, konnte der Ingenieur ein Feld für seine Thätigkeit in Privatkreisen nicht oder nur in beschränktem Maasse finden: die Staatsverwaltung von deren directem Eingreifen die damalige Anschauung jede Entwickelung der national-öconomischen Verhältnisse einzig abhängig machte, übernahm naturgemäss auch beinahe ausschliesslich das Gebiet des Technikers in ihr Ressort, und der „öffentliche Baudienst“ war so ziemlich der einzige Boden, auf dem sich die Kämpen des technischen Wissens im Turniere mit den übrigen, von der Alma mater erzogenen, Staatsdienern bewegen konnten.

Dass hiebei Sonne und Wind zwischen Beiden nur ungleich vertheilt waren, das eben musste entmuthigend wirken: die damalige Organisation der öffentlichen Verwaltung liess den Baudienst durch eigene Behörden besorgen, welche als General-, Landes-, Kreis- und Bezirks-Baudirectionen den gleichwerthigen Administrativ - Behörden nicht coordinirt, sondern subordinirt waren.

Von diesem drückenden Alp sich zu befreien, das war längst das Sehnen der Fachgenossen, und in der allgemeinen Befreiungsfeier des 1848 Frühjahres konnte man den ersehnten Moment erblicken, der für eine Action nicht versäumt werden durfte.

Von diesen Idee'n durchdrungen, fanden sich Männer zusammen, die mit der Erkenntniss: dass nur eine kräftige Association aller interessirten Standesgenossen hier helfen könne, die Kraft beharrlicher Ausdauer in deren Verfolgung vereinigten. Während seitens der Architekten bereits unter dem 20. April 1848 die erfolgte Constituirung eines Architekten-Vereines der Regierung zur Anzeige gebracht und von dieser mit dem Ausdrucke der beifälligsten Zustimmung zur Kenntniss genommen worden war, versammelten sich am 2. Mai desselben Jahres in dem Gastlocale „zum Engländer“ unter den Tuchlauben die Herren J. A. Fischer, k. k. Ingenieur, Kreutzl, Ingenieur, C. E. Lilienfelt, Canal- und Brückenbau-Ingenieur, Nedwidek, Ingenieur, Perner, k. k. Ingenieur-Assistent, Julius Pollak. k. k. Ingenieur, Friedrich Schnirch, Unter-Inspector der Staatsbahnen, B. v. Sonnenthal, Civil-Ingenieur, und Johann Ubell, k. k. Ingenieur, um dort ihre erste Berathung zu pflegen über die Verwirklichung ihres Vorhabens: eine Vereinigung der Ingenieure zu schaffen.

Die eben erfolgte Bildung eines selbstständigen Ministeriums „für öffentliche Arbeiten“, an dessen Spitze Freiherr v. Baumgartner, ein Fachmann, Professor der Physik und Autor wissenschaftlicher Werke, getreten war, hatten die Ingenieure mit Freude begrüsst, und Zeit und Umstände schienen günstig genug, dass denselben bei der erst noch zu erfolgenden definitiven Organisirung dieser neugeschaffenen Reichs-Central-Stelle hinreichende Intervention eingeräumt werde, um eine gründliche Besserung der bisherigen Verhältnisse anzubahnen.

Nachdem sich die vorgenannten Herren bereits in der erwähnten ersten Zusammenkunft als das „Comité zur Gründung eines Oesterreichischen Ingenieur-Vereines“ constituirt hatten, welchem im Laufe der nächsten Tage noch die Herren Ingenieure: Amadé und Emile Demarteau, Lewicki, Öscher und Schmidl beigetreten waren, war man bereits in der dritten Sitzung vom 6. Mai (welche gleich den folgenden in dem Gastlocale „zum goldenen Kreuz“ auf der Wieden stattfand) zu der Ausfertigung einer von 33 Ingenieuren unterzeichneten Petition an den Ministerrath geschritten, in welcher dieselben ihre Ansicht über die zweckmässigste Organisation des Ministeriums für öffentliche Arbeiten entwickelten, gleichzeitig aber auch von der beabsichtigten Bildung eines Ingenieur-Vereines, sowie seiner Zwecke Anzeige machten.

Diese letztere ward nun mit allem Eifer betrieben; eine aus dem Gründungs-Comité gewählte Subcommission hatte sich den Vorarbeiten für die Festsetzung der Statuten unterzogen, und alle Fachgenossen des Reiches, deren Beitritt zu dem neu zu schliessenden Bunde das Comité ins Auge fasste, waren durch specielle Einladungen hiezu aufgefordert worden.

In der 10. Sitzung, welche im Gastlocale „zum goldenen Kreuz“ stattfand, erklärte sich die Versammlung der Anwesenden durch rechtmässigen Beschluss als „Oesterreichischer Ingenieur-Verein“ constituirt, der statutengemäss die Vertretung des Ingenieurstandes im Privat- wie im Staatsleben, in wissenschaftlicher wie in practischer Beziehung zum Zwecke haben sollte. Zum provisorischen Präsidenten wurde der k. k. Rath Adalbert Schmid, zum provisorischen Vice-Präsidenten Friedrich Schnirch erwählt.

Das war am 8. Juni 1848, und dies ist der eigentliche Tag, dessen fünfundzwanzigjähriges Jubiläum zu feiern, dem Vereine gegönnt ist!

Gleichzeitig mit der Anzeige über den Constituirungs-Act an den Minister für öffentliche Arbeiten wurde demselben auch die Bitte unterbreitet, dem Vereine, welchem erprobte Kräfte des In- und Auslandes bereits angehörten, die Mitwirkung zu ermöglichen an der Förderung aller betreffenden öffentlichen Angelegenheiten, durch Beiziehung seiner Delegirten zu den Berathungen über die Ausführung grosser Bauten.

Mittlerweile hatte man die Berathungen über die von dem Gründungs-Comité im Entwurfe vorgelegten Statuten fortgesetzt, und deren Text in der Versammlung vom 9. Juli angenommen. Diesen Statuten gemäss hatte der Verein aus thätigen, theilnehmenden und correspondirenden Mitgliedern zu bestehen: für den Eintritt in die erste Gruppe war technisch-wissenschaftliche Schulung Vorbedingung, während alle übrigen statutenmässig beigetretenen Mitglieder des Inlandes in die zweite Gruppe zählten. Gelehrte oder practische Ingenieure des Auslandes konnten zu correspondirenden Mitgliedern ernannt werden. Mit Rücksicht auf die Hauptzweige der angewandten technischen Wissenschaften waren vier Sectionen gebildet.

Ein bewegtes Leben entfaltete sich in dem jungen Verein. Neben der Verfolgung der eigenen Consolidirung: Ausarbeitung einer Geschäftsordnung, Beschaffung eines Secretariates, Herstellung einer Vereins-Zeitschrift etc., fanden die Mitglieder reichlichen Stoff für ihre Thätigkeit nach Aussen.

In den rasch aufeinanderfolgenden Versammlungen nahmen die Organisirung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, die Festsetzung eines Studienplanes für die Unterrichtsanstalten, der von der Staatsverwaltung eben begonnene Bau der Semmeringbahn, das Verfahren für die vom Staate zu erlassenden Concurs-Ausschreibungen für öffentliche Bauten, die Wiederaufnahme der seit Jahrzehnten im Zuge befindlichen Donau-Regulirungs-Arbeiten, die von der Regierung projectirte Augartenbrücke über den Donaucanal, der von der Wiener Gemeindevertretung beschlossene Bau einer Brücke über den Wienfluss etc., die volle Arbeitskraft des Vereins in Anspruch. Theils wurde Seitens der Regierung dessen Intervention provocirt, theils nahm derselbe aus eigener Initiative Veranlassung, über schwebende Angelegenheiten von öffentlichem Interesse sein Votum abzugeben und hohen Ortes seine Wünsche zum Ausdrucke zu bringen.

Am 3. October fand bereits die 33. allgemeine Versammlung statt, welche die inzwischen durchgeführten Vorarbeiten für die Herausgabe der Zeitschrift genehmigte. Allein das emsige Walten der kleinen Schaar der Vereinsjünger sollte plötzlich ungestüme äussere Eingriffe erfahren.

Mit den blutigen Ereignissen des 6. October war jeder wissenschaftliche Verkehr in der Hauptstadt durch kriegerische Verhältnisse gestört, also auch die Thätigkeit des Vereins gelähmt und seine Sitzungen unterbrochen. Erst nach dem 12. November, mit welchem der freie Verkehr zwischen der Stadt und den Vorstädten wieder hergestellt worden war, konnte an die Fortsetzung der Versammlungen gedacht werden.

Aber auch dann war noch nicht recht in das alte Geleise zu gelangen. Ueber die Reichs-, Haupt- und Residenzstadt war der Belagerungszustand verhängt. Eine strenge Militär-Dictatur war eingesetzt worden. Das freie Vereins- und Versammlungsrecht war aufgehoben. Die Gemüther standen noch unter dem Eindrucke der letzten Ereig-

nisse. Das Alles war nicht dazu angethan, die Thätigkeit eines, wenn auch exclusiv wissenschaftlichen, Vereines zu fördern. Die Hoffnungen waren sehr reducirt. Die Versammlungen mussten neuerdings unterbleiben und erst am 24. März 1849 fand wieder eine solche statt. Die Commissionen, welche aus dem Plenum gewählt, mit der Berathung wichtiger Fragen betraut waren, hatten diese nicht zu Ende geführt. Bei deren Wiederaufnahme nach halbjähriger Unterbrechung waren die Zustände verändert. Die Ziele, die sich der Verein so hoffnungsvoll gesteckt hatte, waren in weite Ferne hinausgerückt.

Inzwischen hatten sich andere Vereine des In- und Auslandes mit dem Oesterreichischen Ingenieur-Vereine in freundschaftliche Relation gesetzt, und brachten diese in erster Linie durch die gegenseitige Zusendung der Vereins-Druckschriften zum Ausdruck, welchem Beispiele auch mehrere Redactionen wissenschaftlicher Journale folgten. Die Zahl der Mitglieder nahm langsam, aber nichtsdestoweniger stetig zu. Und konnte man sich's auch nicht verhehlen, dass man seine ursprünglichen Erwartungen über das Prosperiren des Vereins allzu hoch gespannt hatte, so war doch die Hoffnung doch nicht aufzugeben, dass seinerzeit Alles sich besser gestalten müsse. Stoff für die interne Thätigkeit sammelte sich reichlich, und Regierung, sowie Gemeindevertretung unterliessen nicht, gelegentlich die Corporation der Ingenieure zu Begutachtungen heranzuziehen.

Die Inangriffnahme und Ausführung eines grossartigen Objectes moderner Eisenbahntechnik fällt in jene Zeit: die Ueberschienung der Oesterreichisch-Steierischen Alpen am Semmeringpass und der Julischen Alpen am Karst auf der Route Wien-Triest, ein bezeichnender Markstein in der Cultur-Geschichte unseres Jahrhunderts. Des Vereinsmitgliedes Carl Ritters v. Ghega genialer Geist hatte die Ausführung dieser kühnen Idee zu einem Probleme seines thatenvollen Lebens gemacht; und doch musste die Nothlage einer ganzen Arbeiterbevölkerung, die nach Brod verlangte, erst der Bundesgenosse der überzeugenden, unbeugsamen Kraft jenes Mannes werden, um ihn in dem langen Kampfe mit den Anschauungen jener lethargischen Zeit endlich zum Siege zu führen.

Und welche Schwierigkeiten gab's zu bekämpfen! Nicht zu erwähnen der bautechnischen Hindernisse, die hier zum ersten Male in solcher Grösse und Zahl von dem Eisenbahn-Ingenieur zu bewältigen waren, — hing doch der ganze Erfolg von Einem Momente ab: der Motor, der den bis dahin in ausgedehnter Weise nicht practizirten Steigungs- und Richtungsverhältnissen in ausgiebiger und practischer Weise gewachsen sein sollte, musste erst ausgedacht und construirt werden, da die Semmeringbahn als Glied einer grossen Weltlinie keine blosse Vorspannstrecke sein sollte. Man entschloss sich zu einem grossartigen Appell an die Maschinen-Constructeure der ganzen Welt. In Folge der im Jahre 1850 durch den Handelsminister zu diesem Behufe ausgeschriebenen Preise von zwanzig-, zehn- und sechstausend in Gold für die Lieferung der besten Semmering-Locomotive waren vier Maschinen in Concurs getreten. Alle drei Preise waren ausgezahlt worden, da deren Zuerkennung nur an die relative Leistung und nicht an die Bedingung practischer Verwendung im Betriebe gebunden war. Die Concursfahrten liessen aber bald erkennen, dass dauerhafte und in der Erhaltung öconomische Maschinen nach den Systemen der in den Concurs getretenen Locomotiven nicht gebaut werden können. Der damalige technische Rath im Handelsministerium, W. Engert, das später so thätige und hervorragende Mitglied des Oesterreichischen Ingenieur-Vereins, bemächtigte sich regen Eifers dieser schwierigen Frage, deren richtige Lösung ihm auch gelang! Von jener Zeit ab datirt die Aera der Colossalmaschinen mit 1600 Quadratfuss Heizfläche und 700 Centner Adhäsionsgewicht.

Mag das dem Leser ein ungefähres Bild der Situation entrollen, die im Algemeinen während des ersten Decenniums für den Verein von massgebendem Einflusse blieb. Trotz alledem hatte glücklicherweise die Theilnahme der Fachgenossen mit jedem Jahre eine erfreuliche Steigerung erfahren, und in der zehnten General-Versammlung im Jahre 1857 wurde constatirt, dass die Mitgliederzahl bereits auf 500 sich erhöht habe.

Im Jahre 1859, das in Folge des Oesterreichisch-Italienischen Krieges für die staatlichen Verhältnisse so bedeutungsvoll wurde, nahm der Verein einige nicht unerhebliche Veränderungen in seiner Organisation vor.

Oesterreich hatte eine Verfassung erhalten. Man hoffte, das arg geprüfte Reich zu verjüngen, und dem Wohlstande und der Entwicklung neue Kräfte zu erschliessen. Die neue Aera fand auch den Oesterreichischen Ingenieur-Verein neu gekräftigt und unablässig schaffend.

In der General-Versammlung vom Jahre 1860 ward die Ausschreibung zweier Preise beschlossen. Aus den für die Wahl der betreffenden Preisfragen eingegangenen Vorschlägen hatte man für folgendes Programm sich entschieden:

a) Für eine geschichtlich-theoretische Darstellung der neuen Dachconstructionen aus Holz und Eisen;

b) für eine geschichtlich-statistisch-kritische Darstellung der bei Eisenbahnwagen angewendeten Schmiervorrichtungen und Schmiermittel.

Der Umstand, dass die angestrebte Erörterung gerade dieser Fragen vorwiegend im Interesse der Eisenbahnen gelegen, veranlasste über Vorstellung des Vereins mehrere Bahnverwaltungen, demselben zur Förderung dieses Zweckes grössere Beträge zur Verfügung zu stellen und war demselben die Möglichkeit geboten, die beiden Preise in der Höhe von je 400 Vereinsthalern auszuschreiben. Während die erste der beiden Fragen trotz wiederholter Ausschreibung keine preiswürdige Einsendung zur Folge hatte, war durch die zweite eine äusserst verdienstvolle Arbeit zu Tage gefördert worden, als deren Verfasser bei der Preiszuerkennung durch die General-Versammlung vom Jahre 1863 der rühmlich bekannte Ingenieur und technische Schriftsteller Heusinger v. Waldegg sich ergab. Sein bezügliches, später auch im Buchhandel erschienenes Werk hat eine empfindliche Lücke in der Eisenbahn-Literatur auszufüllen vermocht, und durfte der Verein die Befriedigung empfinden, diesen werthvollen Beitrag in's Leben gerufen zu haben.

Ein anderer sehr bedeutungsvoller Antrag ward im Jahre 1862 zum Beschlusse erhoben: „Eine Sammlung aller in der Monarchie vorkommenden Bausteine aufzustellen.“ Es sollte der practische Ingenieur alle im heimatlichen Lande zu gewinnenden Bausteine im übersichtlichem Bilde vorgeführt finden und sich über deren Fundorte, Bezugskosten, Verwendbarkeit leicht unterrichten zu können. Es war wohl eine mühsame Arbeit, das Anlegen einer solchen Sammlung; aber der Erfolg lohnt hier reichlich. Seit mehr denn zehn Jahren wird mit Bienenfleiss gesammelt, und heute findet der wissbegierige Besucher in den stattlichen Räumen des Vereins-Locales mehr als 1500 Steine, die in wohlgeschichteten Reihen geordnet und beschrieben, ein ingenieur-geologisches Lexicon bilden, das den fragestellenden Bau-Constructeur wohl nicht mit der Antwort im Stiche lassen wird.

Mittlerweile hatte sich das allgemeine Interesse einer Frage zugewendet, die damals freilich um ein Jahrzehnt verfrüht war: Einer Weltausstellung in Wien!

Die öffentliche Meinung hatte sich mit der Verwirklichung dieser Idee so weit identificirt, dass die Regierung thatsächlich für das Jahr 1865 eine Weltausstellung in Wien in Aussicht nahm, und hievon sogar die fremden Mächte verständigte. Der Oesterreichische Ingenieur-Verein fasste mit Eifer diese Frage auf, und es mag wohl die Thatsache mit einiger Befriedigung erfüllen, dass gerade im Schoosse des Vereins die Ansicht zur Geltung kam, eine solche Ausstellung sei dermalen für Wien noch nicht zeitgemäss.

Dafür brachte das nächste Jahr ein Ereigniss, das für den Oesterreichischen Ingenieur-Verein von grösster Bedeutung sein musste: Die XIV. Wanderversammlung Deutscher Architecten und Ingenieure, welche für das Jahr 1864 nach Wien einberufen war.

Vor allem war ein Local-Comité zu constituiren, das für eine würdige Vertretung der Oesterreichischen Fachgenossen gegenüber von Deutschlands Ingenieuren und Architecten Sorge tragen sollte. Bezüglich der ersteren war da keine Schwierigkeit. Die Ingenieure hatten sich längst vereinigt, und waren im Laufe von anderthalb Decennien zur mächtigen Phalanx geworden. Die Architecten aber hatten ihre im Jahre 1848 begründete Vereinigung in der ungestümen Aufeinanderfolge der Ereignisse wieder verloren. Die achtungswerthen Ergebnisse, welche die Ingenieure mit ihrem Bunde sich errungen hatten, liessen bei den Architecten seit Längerem den Wunsch aufkeimen, durch die Vereinigung mit den Ingenieuren auch für die eigenen Genossen ein Vertretungs-Organ zu finden. Bald waren die gemeinschaftlichen Verhandlungen im Zuge und am 24. Februar 1864 fand die Umwandlung des bisherigen „Oesterreichischen Ingenieur-Vereins“ in einen „Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Verein“ statt.

Die Deutschen Fachgenossen, die Ende August in der Metropole sich versammelten, konnten nun mit um so gastfreundlicherer Collegialität empfangen werden.

Wien prangte freilich nicht in seinem heutigen Schmucke. Der prächtige Ring um die Stadt war erst in der Entstehung begriffen, und die Reihe der hervorragenden Bauten, die in der jüngsten Zeit ihre Vollendung erreichten, waren nur zum kleineren Theile und kaum begonnen. Aber die grösste Thätigkeit herrschte aller Orten. Ganz Wien glich einem ausgedehnten Bauplatze und bot den überraschten Gästen ein gar interessantes Bild; und mehr als bei irgend einer der früheren Versammlungen ward ihnen darin ausgiebige Anregung. Zur bleibenden Erinnerung hatte der Oesterreichische Ingenieur- und Architecten-Verein den Mitgliedern ein Album gewidmet: „Alt- und Neu-Wien in seinen Bauwerken‘, das die persönlichen Eindrücke auch für die fernere Zukunft behülflich sein sollte.

Die festlichen Tage waren vorüber. Von den Gesehenen und Erlebten wahrhaft begeistert, kehrten nach herzlichem Abschiede die Gäste wieder an ihre heimathlichen Herde zurück. Der Verein aber konnte die XIV. Wanderversammlung als ein Ereigniss in seine Annalen verzeichnen: Hunderte der stammesverwandten Genossen hatten aus eigener Anschauung sein Wirken und Streben kennen gelernt, und allerseits ward ihm die schmeichelhafteste Anerkennung.

In Folge der Umwandlungen des Vereines hatte nicht nur die Zahl seiner Mitglieder durch den Beitritt vieler Architecten bis Ende des Jahres 1864 auf mehr als 750 sich vermehrt, sondern auch das Gebiet seines Wirkens vergrössert. Die nächste Periode forderte eine erhöhte Thätigkeit. Die Wiener Bauordnung musste einer gründlichen Revision unterzogen werden. Die veralteten Gesetze über die Erprobung und Benützung von Dampfkesseln waren mit der Wissenschaft nicht mehr auf gleicher Höhe. Das Eisenbahnwesen hatte angefangen sich mächtiger zu entwickeln, und viele Fragen des Baues und Betriebes harrten des eingehenden Studiums. Mehrfache Erfindungen in der Construction

des Oberbaues waren bestrebt, die öconomischen Erfolge des Bahnbetriebes zu erhöhen, und die Frage: ob Oberbau mit Holz oder eiserner Oberbau vorzuziehen sei, hatte in den betheiligten Kreisen die lebhafteste Discusion erregt. Die Nothwendigkeit der Einführung des metrischen Mass- und Gewichts-Systems war schon damals hart vor der Thüre. Die Grosscommune Wien stand vor dem Beschlusse, eine Wasserversorgungs-Anlage auszuführen und die Donau-Regulirung bei Wien war neuerdings in den Vordergrund getreten.

Alle diese Fragen absorbirten die volle Arbeitskraft des Vereines. Fast jede Versammlung des Plenums brachte ausserdem Anträge, welche auf die Inangriffnahme einer neuen Frage abzielten. Die Aufstellung einheitlicher Eisenbahnschienen-Profile, die Prüfung verschiedener Baumaterialien, die Discutirung des wissenschaftlichen Werkes einer neuen Wassermessungsmethode; die Festsetzung einer Norm für die Entlohnung der von Architecten gelieferten Arbeiten, die Normirung von Typen für gewalzte Eisenträger, die Prüfung einer neuen Heiz- und Ventilationsmethode, die Untersuchung über die zweckmässigste Umhüllung der Dampfkessel und dergleichen mehr: das Alles waren Themata, die damals den Verein in steter Spannung erhielten.

Das betrübende Kriegsjahr 1866 hat den Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Verein nicht geschädigt. Die Zahl der Mitglieder war bis Ende 1866 auf 836 gestiegen. Eine gediegene, vielfach anerkannte Arbeit hatte der Verein durch eine Commission veranlasst: die Aufstellung von Grundzügen, welche eine Verbilligung der Eisenbahnbauten herbeiführen könnten. Diese Arbeit, für Hauptbahnen und für Secundärbahnen durchgeführt, lieferte die erste systematische und technische Behandlung der secundären Bahnen und wurde in diesem Theil in der XV. Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure in Hamburg 1868 der dort für die Behandlung der Secundärbahnfrage niedergesetzten Commission zur Grundlage ihrer Verhandlungen zugewiesen. Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat sich mit dieser Commission amalgamirt und die von ihm aufgestellten Grundzüge für Bau und Betrieb der secundären Bahnen lassen noch heute überall die Grundlage des Elaborates des Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereines durchblicken.

Zwei Angelegenheiten von mehr localer Bedeutung beschäftigten den Verein in der folgenden Zeit. Er verfolgte die Frage des Museumbaues mit der ganzen Aufmerksamkeit, die ein für Kunst und Architectur so hochwichtiges staatliches Unternehmen bedingt.

Sah schliesslich der Verein auch nicht seinen Intentionen entsprochen, so war doch der Sache wesentlicher Nutzen erwachsen in der gründlichen Ventilirung ihrer grossen principiellen Grundlagen, die in dem nunmehr umgearbeiteten, damals auserkorenen Projecte in gewissem Grade auch zur Geltung gekommen sind.

Am 4. März des Jahres 1868 war die Schifkornsche Eisenbahnbrücke bei Czernowitz unter einem dieselbe eben passirenden Zug eingestürzt. Während das grosse Laienpublicum dieses hervorragende Tagesereigniss durch das ganze Interesse characterisirte, mit dem man ein so grossartiges Eisenbahn-Unglück verfolgt, lag für die technische Welt hierin ein Anlass zu ernstester Erwägung einer Principienfrage. Hunderte von Bahnmeilen waren eben in Concession und im Bau begriffen, und die Frage über die Zulässigkeit der Schifkorn'schen Brücken, welche fabrikmässig und scheinbar billig erzeugt wurden, war Angesichts dieser Thatsache unmöglich länger offen zu lassen. Auf Grund der mit Gewissenhaftigkeit und eingehendster Sorgfalt gepflogenen Verhandlungen wurden dem Plenum ein Majoritäts- und ein Minoritäts-Gutachten vorgelegt. Man war im Schoose der Commission bezüglich wichtiger Puncte nicht zur Einigung gelangt. Das Plenum widmete der Austragung dieser Angelegenheit mehrere Sitzungen, und brachte seinen Beschluss: dass die Schifkornschen Brücken für Eisenbahnzwecke absolut unzulässig seien, in einer Eingabe an die Regierung zur Kenntniss.

In dieser Frage hat sich die Regierung den Anschauungen des Vereines angeschlossen.

Der Umguss herrlichen der Donnerschen Figuren am Mehlmarkt-Brunnen in Wien, die Prüfung der Concurrenz-Pläne für das Brünner Landhaus, die Beurtheilung einer neu erfundenen Brücken-Construction, eines eben solchen Motors, die Berathung über die damals in Aussicht genommene Einrichtung eines einheitlichen Normalschienenprofils, über den Entwurf eines Gesetzes für die Verhütung von Kesselexplosionen, die Verhandlungen über die zweckmässigste Organisation des bergmännischen Unterrichtes, und viele andere Berathungen und Begutachtungen theils öffentlicher, theils privater Natur bildeten das Materiale der Thätigkeit zahlreicher Commissionen.

In dem Jahre 1869 wurde die General-Versammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen in Wien abgehalten. Regierung und Gemeinde hatten gewetteifert, diese illustren Gäste auf das auszeichnendste zu empfangen und ihre verdienstliche Thätigkeit bestens zu fördern. Der Oesterreichische Ingenieur- und Architecten-Verein konnte nicht verabsäumen, seinem natürlichen Interesse an dem Aufschwunge des Eisenbahnwesens in Bau und Betrieb beredten Ausdruck zu geben. Den Manen eines grossen Todten, dem nicht nur die Oesterreichische, sondern die Eisenbahn-Technik der ganzen civilisirten Welt Anerkennung und Dank für die Errungenschaft einer Semmeringbahn schuldet, sollte dieser Tribut, im Beisein der Vertreter des Eisenbahnwesens vom ganzen Deutschen Nachbarlande durch festliche Enthüllung eines Erinnerungsdenkmals gezollt werden.



Die Realisirung dieses Beschlusses begegnete allerorts den wärmsten Sympathieen. Insbesondere waren es die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, welche für den fraglichen Zweck namhafte Summen widmeten und hierdurch ermöglichten, die Intension des Vereines in weitgehendstem Maasse zu verwirklichen. Die Mitglieder der General-Versammlung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen und viele andere Gäste waren der Einladung des Vereines am 22. Juli 1869 gefolgt, um der feierlichen Eröffnung des Ghega-Denkmales am Semmering anzuwohnen, dessen Abbildung wir umstehend mittheilen.

Nach Abzug der Errichtungskosten war die bedeutende Summe von über 50 000 Gulden noch verblieben, welcher Fonds verwendet wurde, um unter dem Namen „Ghegastiftung" würdigen aber bedürftigen Hörern des k. k. polyt. Institutes in Wien ansehnliche Reise- und Studien-Stipendien zu gewähren, für welche das Verleihungsrecht dem Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Vereine als Stifter zusteht.

Die Denkschrift bringt dann den Wortlaut des Stiftsbriefes und erwähnt des vom Vereine ins Leben gerufenen Schiedsgerichtes in technischen Angelegenheiten. Die Schiedsgerichts-Ordnung folgt dann und wird die erfreuliche Thatsache constatirt, dass die Institution in betheiligten Kreisen rasch lebhaften Anklang gefunden hat.

Die Denkschrift fährt dann fort: Im Jahre 1869 war die Zahl der Mitglieder auf 951 gestiegen, wovon 647 in Wien ihren ständigen Aufenthalt hatten.

Der Sitzungssaal wie die übrigen Ubicationen, boten nur mehr knappen Raum und lag die Gefahr nahe, dass die weitere Entwickelung des mächtig anwachsenden Vereines diesen Umstand bald als eine hemmende Fessel werde empfinden lassen.

Die Idee, dem seit mehr als zwei Decennien grossgezogenen und nunmehr auch finanziell erstarkten Bunde der Oesterreichischen Techniker auch für die fernere Zukunft die Möglichkeit stetiger Weiterentwicklung, behaglicher Existenz, allgemeiner Betheiligung durch ein eigenes Vereinshaus zu sichern, war mehr und mehr gereift, und schon die General-Versammlung vom 20. Februar 1869 fasste den Beschluss, unverweilt an die Realisirung derselben zu schreiten.

Auf eigenem Grund und Boden sollte ein würdiger Bau erstehen, dessen Räume die Stätte für das fernere und erweiterte Wirken des Vereines bieten sollten. Da zur selben Zeit der Nieder-Oesterreichische Gewerbeverein einem gleichen Bedürfnisse für seine Zwecke genügen zu müssen in der Lage war, so ergab es sich nach kurzen Vorverhandlungen, als den Interessen beider Vereine entsprechend, wenn sie das Unternehmen gleichzeitig und gemeinschaftlich bewerkstelligten.

Der Munificenz Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph hatten die mehrfach gedachten Vereine die hervorragendste Förderung ihres gemeinschaftlich verfolgten Zweckes in der bewilligten Ueberlassung einer Bauparcelle zu einem weit unter dem Schätzungswerthe bleibenden Kaufpreise zu danken.

Die Häuser zweier seit Jahrzehnten wirksamen, vielfach verwandten Vereine sollten auf diesem Grunde erstehen: nach Aussen ein gleichartiges Ganzes, die collegiale Gemeinschaftlichkeit des Unternehmens bekundend, innen, den verschiedenen Bedürfnissen entsprechend, vollkommen getrennt.

Von allen Seiten flossen die reichlichsten Mittel zu, und die Liste derjenigen Vereins-Mitglieder und Vereins-Gönner, welche sich an der für die Erbauung des Vereinshauses eröffneten Subscription sowohl mit Geld- als auch in Naturalleistungen betheiligten, giebt das sprechendste Zeugniss für die achtungsvolle Würdigung, deren der Verein in den weitesten Kreisen sich erfreuen darf.

Die ausserordentliche Summe von 174 000 Fl. kam auf diesem Wege dem Vereine für den erwähnten Zweck schenkungsweise zu gute.

Im April 1870 erfolgte die Preisausschreibung zur Einlieferung von Concursplänen und wurde der Bau im Herbste des Jahres 1872 vollendet. Am 19. November des genannten Jahres fand die feierliche Eröffnung dieses neuen Tempels der Wissenschaft statt, welchem Acte durch die Allerhöchste Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers eine besondere Weihe verliehen wurde.

Die Denkschrift giebt dann einen kurzen Bericht über den Verlauf der Vereins-Geschäfte im verflossenen Jahre und nennt uns die jetzige Vereinsleitung. An der Spitze steht der Generaldirector-Stellvertreter der Oesterreichischen Staatsbahn Hofrath Baron Engerth, als Präsident, Vicepräsidenten sind der bekannte Gothiker Oberbaurath Fr. Schmidt, Dombaumeister zu St. Stephan, und Fabriksbesitzer Matscheko. Unter den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes begegnen wir den Coryphäen der Oesterreichischen Architecten-Welt, den Directoren der grossen Oesterreichischen Bahnen, den Oberbauleitern der Donau-Regulirung und der Hochquellenleitung, dem Vicebaudirector von Wien u. A. m. — Dass eine Vereinigung der hervorragendsten technischen Grössen Oesterreichs an der Spitze des Vereines nicht nur im Stande ist, dem Vereine eine glänzende und erfolgreiche Wirksamkeit zu eröffnen, sondern ihm auch leicht eine achtunggebietende Stellung erringen machen kann, liegt auf der Hand.

Indem wir dem Vereine für sein ferneres Bestehen die aufrichtigsten Glückwünsche darbringen, stimmen wir aus vollem Herzen in das Schlusswort seiner Jubelschrift ein, das da sagt:

„Der Verein steht am Schlusse seines Jubeljahres; eines an Ereignissen reichen Viertel-Jahrhunderts. Den Abschluss dieser Epoche bezeichnet das grosse Völkerfest der Weltausstellung von 1873, hoffentlich der Anfang einer neuen thatenreichen Epoche."

„Ja, wir hoffen, dass auch in fernerer Zukunft der Verein jenes fortschreitende Gedeihen finden werde, das sich aus dem ernsten Streben, aus der männlichen Wahrung seiner Ehre und Unbescholtenheit, seiner Unabhängigkeit, aus dem regen Eifer für alles Wahre, Schöne und Gute ableiten lässt. Dies sei und bleibe auch die hochgehaltene Fahne des Vereines jetzt und in alle Zeiten! Unter dem Wehen dieser Fahne haben jene wenigen trefflichen Männer vor 25 Jahren den Verein begonnen. So wir nur ihr treu bleiben, werden wir zu immer weiteren Erfolgen geführt!"

Vereinsgebiet.

***Preussische Ostbahn.** (Tilsit-Memel.) Die durch Gesetz vom 25. März 1872 (Ges. Samml. S. 288) genehmigte, unter der Oberleitung der Königl. Direction der Ostbahn auszuführende Tilsit-Memeler Eisenbahn ist $12{,}_5$ Meilen = $93{,}_8$ Kilometer lang und wird der Unterbau für 1 Geleis hergestellt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben. Das früher auf 5 800 000 Thlr. veranschlagte Baucapital ist wegen eingetretener Erhöhung aller Materialien und Arbeitspreise neuerdings zu 7 250 000 Thlr. ermittelt worden.

Die Inangriffnahme ist am 1. Juli 1872 erfolgt. Die Eröffnung des Betriebes zwischen Station Pogegen am rechten Memelufer und der Endstation Memel soll am 1. Januar 1875, die durchgehende Eröffnung des Verkehrs im Anschluss an Bahnhof Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn nach Fertigstellung der Brücken über das Memelthal am 1. Januar 1876 stattfinden.

Die Tilsit-Memeler Bahn wird den zur Zeit dem Binnenverkehr fest abgeschlossenen Hafenplatze Memel an die durchgehende Ostbahnroute anschliessen und im Zusammenhange mit der in Aussicht genommenen Eisenbahn von Insterburg nach Prostken und dem anschliessenden Russischen Bahnnetze den Hafen Memel mit Odessa in Verbindung setzen.

Die Bahn berührt nur kleine unbedeutende Ortschaften und zerstreut liegende Gehöfte; der Localverkehr, vorzugsweise in Getreide und Vieh bestehend, wird bis nach erfolgter weiterer Cultivirung des betreffenden Landstriches voraussichtlich nur unbedeutend sein.

Die Bahn erhält Stationen zu: Tilsit, Pogegen, 6 Kilom.; Heydekrug, 36 Kilom.; Prökuls, $34{,}_5$ Kilom. und Memel, $15{,}_5$ Kilom.

Die Brücke über das Memelthal, zerfallend in a) die Strombrücke mit Oeffnungen von rund 94^m Lichtweite und einer doppelarmigen Drehbrücke von $13{,}_{23}{}^m$ Lichtweite; b) die Fluthbrücke über die Uszlenkis mit 6 Oeffnungen von je 68^m Lichtweite; c) die Fluthbrücke über die Kumerszeris mit 5 Oeffnungen von gleicher Weite wie b. Die vorbezeichneten Brücken erhalten eisernen Oberbau und zwar die ad a für 2 Geleise (zunächst für 1 Gleis und 2 Fahrbahnen für Landfuhrwerk) und 2 Fusswege, die ad b und c zunächst nur für 1 Gleis.

Die locale Oberleitung des Baues liegt in den Händen des Bauraths Suche in Tilsit, welcher speciell die Ausführung der vorstehenden grossen Brücken leitet.

Die Bahn zerfällt in Abth. I bis Kilom. 28 unter Baurath Suche und in Abth. II von Kilom. 29 bis 94 unter Abtheilungs-Baumeister Massalsky. Die Ausführung erfolgt in Regie.

Bezüglich des Standes der Bauarbeiten bemerken wir, dass der Grunderwerb grösstentheils besorgt und circa 1 300 000 Cubikm. Boden bis Ende vorigen Jahres gefördert sind.

Die kleinen Durchlässe sind grösstentheils, die grösseren Brücken mit Ausnahme derer im Memel-Thale, im Mauerwerk vollendet.

An der Strombrücke über die Memel sind die 4 dem rechten Ufer zunächst belegenen Pfeiler aufgemauert, von den beiden Fluthbrücken über die Uszlenkis und Kumerszeris über die Fundirung der Landpfeiler und die Brunnen zu den Strompfeilern grösstentheils ausgeführt.

Der Oberbau wird, da die Vollendung der letztbezeichneten grösseren Brücken, deren eiserner Oberbau in diesem und dem nächsten Jahre aufgebracht werden soll, erst im Herbste des Jahres 1875 zu erwarten steht, von der von der rechten Seite des Memelthales belegenen provisorischen südlichen Endstation Pogegen und von Memel her gleichzeitig in diesem Frühjahr begonnen und die zwischen beiden Stationen belegenen, 11 Meilen langen Strecken mit Zuhilfenahme der bereits hergestellten Trajectanstalt über den Memelstrom wie bereits bemerkt zu Ende dieses Jahres, wenn unerwartete Hindernisse nicht dazwischen treten, dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die „Strassb. Ztg." veröffentlicht folgende Bekanntmachung vom 9. Januar cr.: Die Anlage einer Eisenbahn von Reding nach Remilly*), sowie die Herstellung eines Bahnhofes in Reding und die Erweiterung des Bahnhofes in Remilly, für welche die erforderlichen Geldmittel durch das Reichsgesetz vom 18. Juni v. J., betreffend den ausserordentlichen Geldbedarf für die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und für die im Grossherzogthum Luxemburg belegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn (Reichsblatt Seite 143) bewilligt worden sind, werden hierdurch als im öffentlichen Nutzen liegend und als dringlich erklärt. Die mit der Ausführung dieser Arbeiten beauftragten Behörden sind ermächtigt, das für diese Bahnanlagen erforderliche Terrain im Wege des Expropriationsverfahrens zu erwerben.

---

*) Siehe Jahrg. 1873 unserer Zeitung, Nr. 103 Seite 1195, pos. 4.
Die Red.

* **Bayerische Ostbahnen.** Ein vom Abgeordneten v. Schlör der Kammer eingereichter Gesetzentwurf: die Erwerbung der Bayerischen Ostbahnen betreffend, enthält nach dem üblichen Eingang folgende Bestimmungen: Art. 1. Zum Behufe der Erwerbung sämmtlicher im Besitze der Königl. Bayer. privilegirten Ostbahngesellschaft befindlichen Eisenbahnlinien sammt allen Zugehörungen an liegenden Gründen, Gebäuden, Fahrmaterial und Inventargegenständen für den Staat wird die Königl. Staatsregierung nach Maassgabe der Bestimmungen gegenwärtigen Gesetzes ermächtigt: 1) für je eine Ostbahnactie im Nominalwerthe von 200 Fl., und zwar a) für eine Actie der älteren Emission eine Vergütung bis zu 418 Mark Reichswährung, b) für eine Actie der neuen Emission eine solche bis zu 390 Mark Reichswährung zu leisten; 2) die auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes vom 29. April 1869, die Erweiterung der Ostbahnen betreffend, emittirten Prioritäts-Obligationen der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft als Staatseisenbahnschuld zur Verzinsung und Tilgung nach Maassgabe der hierfür von der Ostbahn-Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen zu übernehmen. Dagegen haben auch die im Bau begriffenen Linien der Ostbahn-Gesellschaft in das Eigenthum des Staats überzugehen, und ist der Ueberschuss der aus dem Verkauf der Prioritäten über den zur Zeit der Uebergabe nachweisbar erwachsenen Bauaufwand von der Gesellschaft an die Eisenbahnbau-Dotationskasse zu überweisen. Art. 2. Die in Art. 1 festgesetzte Vergütung erfolgt durch Uebergabe von auf die Staatseisenbahn zu versichernden Eisenbahn-Schuldbriefen des Staates, welche zu $4\frac{1}{2}$% verzinslich in Beträgen von 1000, 500 und 100 Mark ausgegeben werden. Beträge unter 100 Mark bei Umwechslung der Actien werden baar vergütet. Den hierfür nöthigen Betrag an Baargeld ist die Staatsregierung ermächtigt, durch Ausgabe einer entsprechenden Summe von Eisenbahn-Schuldbriefen der in Art. 1 bestimmten Gattung zu beschaffen. Art. 3. Für den Rückkauf der durch Art. 2 auszugebenden Eisenbahn-Schuldbriefe ist durch das Finanzgesetz der XIV. Finanzperiode ein Amortisationsfonds zu bilden, dessen Dotirung den jeweiligen Finanzgesetzen überlassen bleibt. Die Verloosung dieser Eisenbahn-Schuldbriefe ist ausgeschlossen. Art. 4. Die im Art. 1 der Staatsregierung ertheilte Ermächtigung des Ankaufs der Ostbahnlinien ist erloschen, wenn der Abschluss des Kaufvertrags und die Uebernahme des Kaufsobjects nicht bis zum 1. Juli 1876 vollzogen sein wird. Art. 5. Die Staatsministerien des Auessern und der Finanzen sind mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes beauftragt.

Ausland.

— *Rn.* — **Jütisch-Fünensche Eisenbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1872/73.) Die Betriebsresultate aus der Zeit vom 1. April 1872 bis 31. März 1873 sind wesentlich günstiger gewesen, als im vorhergehenden Jahre. Der Netto-Ueberschuss hat betragen pro Bahnmeile 7072 Rthl. Dänisch oder 1040 Rthl. mehr, als im Jahre 1871—1872. Die Brutto-Einnahme ist nämlich um 2735 Rthl. höher, als im Vorjahre aber gleichzeitig sind die Betriebs-Ausgaben um 1694 Rthl. gestiegen. Zu der Mehreinnahme hat sowohl der Personen- wie der Güterverkehr beigetragen.

Die Erhöhung der Einnahmen aus dem Personentransport muss der mit dem 1. Juli 1872 eingeführten Tariferhöhung zugeschrieben werden. Die neuen Tarife haben die Einnahmen pro Personenmeile von $9_{,71}$ Schill. auf $10_{,89}$ Schill., also um ca. 12% erhöht.

Die Mehreinnahme aus dem Güter- und Vieh-Transport ist theils durch Veränderung in der Classification und den Tarifen, theils durch vermehrten Verkehr herbeigeführt. Die Einnahme pro Centnermeile ist von $1_{,08}$ Schill. auf $1_{,17}$ Schill., oder um $8\frac{1}{3}$ p. Ct. gestiegen. Die Veränderung der Tarife, deren Erhöhung für das ganze Jahr im Durchschnitt auf ca. 11 p. Ct. veranschlagt werden kann, hat keinen hemmenden Einfluss auf den Verkehr gehabt.

Schon im Berichte über das vorige Betriebsjahr war angedeutet, dass eine Erhöhung der Betriebsausgaben zu erwarten sei. Wie oben gesagt, sind solche um 1 694 Rthl. pro Bahnmeile gestiegen. —

Vermuthlich wird im Jahre 1874—1875 der Betrieb auf folgenden neuen Bahnstrecken eröffnet werden:

1. Holstebro-Ringkjöbing-Varde-Esbjerg $17_{,33}$ Meilen lang und
2. Esbjerg-Lunderskov $7_{,88}$ Meilen lang. In dem vorliegenden Rechnungsjahre ist keine Veränderung in der Länge der im Betrieb befindlichen Bahnstrecken, welche am 1. April 1872 $80_{,8}$ Meilen betrug, vorgekommen.

Im Folgenden geben wir eine Zusammenstellung der einzelnen Betriebsresultate:

	1871/2	1872/3
Durchschnittslänge der Bahn	$76._4$ Meilen	$80_{,8}$ Meilen.
Gefahrene Zugmeile für jede Bahnmeile	2 544	2911
Gesammtzahl der Reisenden	1 584 803	1 625 $774\frac{1}{2}$
Anzahl der Reisenden auf jede Bahnmeile	20 743	20 121
Zahl der zurückgelegten Personenmeilen	70 59 956	7 298 335
Durchschnittsanzahl der in jedem Wagen beförderten Personen	$12_{,46}$	$10_{,66}$
Von jedem Reisenden sind durchschnittlich zurückgelegt . . . Meilen	$4_{,45}$	$4_{,49}$
Einnahme aus dem Personenverkehr pro Bahnmeile . . . Rthl.	9 351	10 260
„ von jedem Reisenden Schill.	$43_{,26}$	$48_{,89}$
„ „ „ „ pr. Meile	$9_{,71}$	$10_{,89}$

	1871/2	1872/3
An Gütern sind im Ganzen befördert Ctr.	4 693 958	5 333 650
Beförderte Pferde . . . Stück	13 248	14 503
„ Hornvieh und Kälber „	38 663	53 106
„ Schafe, Ziegen, Schweine und Hunde	75 843	138 824
„ Federvieh . . . Stück	18 982	17 369
„ Fahrzeuge . . . „	651	653
Berechnetes Gesammtgewicht der beförderten Güter, des Vieh's u. der Fahrzeuge Centner	5 175 555	5 982 869
Durchschnittsgewicht für Güter und Vieh pro Bahnmeile . . . Centner	67 743	74 045
Jeder Centner hat durchschnittlich zurückgelegt . . . Meilen	$8_{,78}$	$8_{,98}$
Zurückgelegte Centnermeilen	45 435 944	53 412 478
Durchschnittsbelastung eines jeden Güterwagen . . . Centner	$42_{,15}$	$38_{,31}$
Einnahme aus dem Güter- und Vieh-Transport pro Bahnmeile . . . Rthl.	6 669	8 05
Einnahme für jeden Centner und Meile Schill.	$1_{,08}$	$1_{,17}$
Gesammt-Einnahme pro Bahnmeile Rthl.	17 476	20 211
Gesammtausgabe pro Bahnmeile Rthl.	11 445	13 139

Betriebs-Material. Neuangeschafft sind: 4 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 5 Viehwagen, 38 bedeckte und 19 offene Güterwagen sowie 3 Schneepflüge. Am 31. März 1873 waren an Transportmitteln vorhanden: 58 Locomotiven, 58 Tender, 4 Rangirmaschinen, 2 Salonwagen, 127 Personenwagen, 15 Postwagen, 34 Gepäckwagen, 304 bedeckte und 282 offene Güterwagen, 90 Langholz- und 40 Arbeitswagen sowie 16 Schneepflüge.

Ausgaben.

I. Hauptverwaltung: Honorar, Gehalte, Bureaubedürfnisse, Druckkosten etc.		70 072 Rthlr. 80 Sch.
II. Betriebsverwaltung.		
a. Allgemeine Ausgaben: Gehalte, Reisediäten und Bureaubedürfnisse		12 088 Rthl. 9 Sch.
b. Stationsdienst: Gehalte, Wohnungsgelder, Uniformen, Heizung und Beleuchtung der Stationsgebäude; Rangirkosten etc.		229 265 Rthl. 51 Sch.
c. Zugdienst: Gehalte, Meilengelder, Nachtgelder Inventar etc.		64 529 Rthl. 40 Sch.
III. Bahnverwaltung.		
a. Allgemeine Ausgaben: Gehalte, Reisediäten, Bureaubedürfnisse etc.		27 027 Rthl. 27 Sch.
b. Allgemeine Unterhaltungskosten, Oberbau, Wege, Einfriedigungen, Wärterhäuser, Telegraph, Stationsgebäude, Drehscheiben, Beseitigung des Schnee's an Entrepreneure etc.		235 466 Rthl. 23 Sch.
c. Anpflanzungen		5 993 Rthl. 31 Sch.
d. Neue Arbeiten		4 519 Rthl. 7 Sch.
e. Bahnbewachung: Gehalte	29 425 Rthl. 73 Sch.	
Uniformen, Beleuchtung	8 811 „ 22 „	
		38 236 Rthl. 95 Sch.
IV. Maschinenabtheilung.		
a. Maschinenwerkstätten u. allgemeine Ausgaben: Gehalte, Reisediäten, Bureaubedürfnisse, Werkzeug, Brennmaterial für stationaire Maschinen etc.		39 765 Rthl. 92 Sch.
b. Zugkraft: Gehalte, Nachtgelder, Meilengelder und Uniformen	61 003 Rthl. 83 Sch.	
Kohlen und anderes Brennmaterial für Locomotiven	100 439 „ 85 „	
Oel und Talg zum Schmieren und Beleuchtung der Maschinen	9 035 „ 16 „	
Andere div. Ausgaben	39 311 „ 4 „	
		209 789 Rthl. 92 Sch.
c. Unterhaltungkosten für das Betriebsmaterial.		
1. Locomotiven	33 257 Rthl 69 Sch.	
2. Wagen	34 469 „ 82 „	
		67 727 Rthl. 55 Sch.
V. Beförderung über den kleinen Belt.		
Gehalte, Miethe für ein Reserveschiff, Kohlen etc.		36 127 Rthl. 45 Sch.
VI. Beförderung über den Limfjord.		
Gehalte, Miethe für Schiffe, Kohlen, Oel etc.		17 462 Rthl. 59 Sch.
VII. Verschiedene Ausgaben.		
Unterstützungen und Zuschuss zur Krankenkasse		3 545 Rthl. 92 Sch.
Summa der Ausgaben		1 061 618 Rthl. 30 Sch.
Einnahme		1 633 029 Rthl. 48 Sch.
Ausgabe		1 061 618 „ 30 „
Betriebsüberschuss		571 411 Rthl. 18 Sch.
Hiervon erhält der Director die Hälfte der Durchschnitts-Nettoeinnahme pro M. (7071 Rthl. 88 Sch.)		3 535 Rthl. 92 Sch.
Nettoüberschuss für die Staats-Casse		567 875 Rthl. 22 Sch.

Technisches.

Eisenbahnfahrzeuge auf der Wiener Weltausstellung. Aus den zahlreich in Wien ausgestellten Eisenbahnwagen greifen wir zwei heraus, die sich durch besonders zweckmässige Construction und Einrichtung auszeichneten.

Zunächst sei hier ein Wagen 3. Classe der Oesterreichischen Südbahn, der in den Werkstätten der Gesellschaft zu Marburg erbaut war, erwähnt. Derselbe hatte folgende Maasse: Kastenlänge, ausschliesslich der Platformen an jedem Ende rund 23 Fuss Engl., einschliesslich der Platformen 28 Fuss, von Puffer zu Puffer $31\frac{1}{6}$ Fuss, eine äussere Breite von 9' 4", eine innere Weite von 8' 11", Höhe in der Mitte 6' 9", an den Seiten 6' 3", Radstand 13' $1\frac{1}{2}$", Zahl der Sitzplätze 48, Gewicht $7\frac{3}{4}$ Tonnen.

Die innere Weite ist grösser als die auf den Englischen Bahnen übliche und es bleibt deshalb, obgleich in jeder Reihe fünf Passagiere bequem sitzen können, noch Platz für einen $16\frac{1}{2}$ Zoll breiten Mittelgang. Die Endthüren an den Platformen liegen in der Mitte der Stirnwände, der Gang liegt dagegen nicht in der Mitte, so dass auf einer Seite desselben zwei, auf der andern drei Passagiere Platz finden. Der innere Raum ist durch eine Querwand in zwei Hälften getheilt, von denen die kleinere mit 19 Sitzplätzen für Nichtraucher bestimmt und 9' lang ist, während die Länge der grösseren Abtheilung 13' 6" beträgt. Die Tiefe der Sitze beträgt 17" die Breite im Durchschnitt 18", der Raum zwischen zwei Sitzbänken $19\frac{3}{4}$". Die Endplatformen haben bewegliche Klappen, welche in bekannter Weise einen Uebergang von einem Wagen zum andern gestatten.

Das Untergestell des Wagens besteht aus eisernen Trägern, während die Haupttheile des Obergestells aus Eichenholz, die Dachträger aus Buchenholz, Fussboden, Sitze etc. aus Kiefernholz gebildet sind.

Der Wagen hat fünf Fenster an jeder Langseite und eins in jeder Thür an den Endwänden; Nachts wird derselbe durch zwei grosse Laternen genügend erhellt, für Ventilation ist durch Oeffnungen über den Fenstern gesorgt; lobenswerth ist die Fürsorge für Unterbringung des Handgepäcks, die durch kleine hölzerne Borde auf eisernen Consolen getroffen ist.

Der Wagen läuft auf 4 schmiedeeisernen Rädern von $3\frac{1}{4}$' Durchmesser welche sämmtlich durch gusseisserne Bremsklötze von einer der Platformen aus gebremst werden können. Die Details der Trag- und Zugfedern und der Puffer übergehen wir und bemerken nur noch, dass der Wagen durchweg vorzüglich gut ausgeführt war und für die Bequemlichkeit, welche er gewährt, als ungewöhnlich leicht bezeichnet werden kann.

Der zweite, durch zweckmässige Einrichtungen ausgezeichnete Wagen war von der Hernalser Waggon-Fabrik ausgestellt und für die Compagnie Internationale de Wagons-Lits, welche ihre Wagen zwischen Wien und Paris coursiren lässt, gebaut; in Bezug auf Räder, Achsen etc. nach den Modellen der K. Elisabeth-Westbahn, während die äussere Form des Wagens dem Lademaass der Französischen Ostbahn entsprechend gebildet werden musste. Die Hauptdimensionen des Wagens sind:

Länge zwischen den Puffern	28' 6"
Länge des Wagenkastens	25' 3"
Auessere Breite	8' $10\frac{1}{2}$"
Innere „	8' 4"
Innere Höhe in der Mitte	9' 0"
Totalhöhe über Schienenkopf	13' $5\frac{1}{2}$"
Raddurchmesser	3' 4"
Radstand	13' $5\frac{1}{2}$"
Gewicht	11,8 Tons

Aus den unserer Quelle beigegebenen Zeichnungen ist ersichtlich, dass der Zugang zu dem Wagen von beiden Langseiten aus erfolgt und zwar nur durch je eine Thür, die in einen Quergang führt, der den Wagen in zwei Hälften theilt. An der einen Seite liegen 2 geräumige Coupees für Herren, von denen jedes 4 Sitze für den Tag resp. 4 Schlafstellen für die Nacht enthält. Die Betten liegen über einander, wie die Schiffscajüten, jedoch liegt das obere, welches bei Tage in die Höhe geklappt wird, bei Nacht so hoch über dem Sitze, dass dieser noch bequem benutzt werden kann.

An der andern Seite des Querganges liegt eine Retirade und ein Waschzimmer, zwischen welchen hindurch ein Längsgang in das Damenzimmer stösst; dass ist durch eine Wand in der Längenrichtung des Wagens in 2 Hälften getheilt, die jede ihren besonderen Zugang haben und bei Tage zwei Sitze, bei Nacht zwei Schlafstätten enthalten. In der Nähe des Waschraums befindet sich eine Presse für das Bettzeug und ein Behälter für Handgepäck, während ein unter dem Wagenboden liegende durch Klappen zugängliche Kasten Gelegenheit zum Unterbringen des grösseren Gepäcks bietet.

In dem Quergang befinden sich ferner Klappsitze für Diener und Aufwärter und pneumatische Röhren sind aus der Nähe dieser Sitze in alle Abtheilungen geleitet. Ausserdem sind noch einige transportable Tische und Sessel vorhanden und ferner Hängelampen mit Oelbeleuchtung für die Nachtzeit. Die Heizung erfolgt im Winter durch einen Apparat nach dem System von Thamm und Rothmüller; für gute Ventilation wird durch die mittlere Erhöhung der Wagendecke in ausreichender Weise gesorgt. Mit einem Wort, der Wagen ist durchweg mit allem nur möglichen Comfort ausgestattet und wird sicher die Beachtung aller Reisenden finden, welche lange Reisen in einer Tour zurückzulegen haben. (Nach den Engineering vom 14. November 1873)

Mit Bezug auf den zuerst beschriebenen Wagen fügen wir hinzu, dass auf der Oesterreichischen Südbahn ähnlich construirte Wagen I/II Classe laufen die wir selbst mehrfach zu längeren Reisen benutzt und vollkommen bequem gefunden haben, obgleich durch den Mittelgang ein nicht unbedeutender Raum verloren geht. Da ein Wagen ohne aufschlagende Seitenthüren nach den Einheitlichen Bestimmungen für die Gestaltung der Deutschen Eisenbahnen 28 Zentimeter breiter sein kann, als ein solcher mit Seitenthüren, für den Mittelgang eine Breite von 45 zm. aber vollständig ausreichend erscheint, so handelt es sich indess nur um eine Einbusse von 17 zm., die sich bei III. Classe auf 5, bei II. Classe auf 4 Plätze vertheilt; die dadurch herbeigeführte Unbequemlichkeit für die Passagiere, welche zudem nur in seltenen Fällen, bei voller Besatzung der Wagen auftritt, erscheint gegenüber den grossen Vortheilen des Intercommunicationssystems gering und es ist zu verwundern, mit welcher Zähigkeit namentlich die Norddeutschen Eisenbahnen an dem Coupeesystem mit Seitenthüren festhalten, obgleich sie immer und immer wieder auf die Nothwendigkeit der Herstellung einer Communication zwischen Passagieren und Zugpersonal hingewiesen werden, die sich vollständig und sicher wirkend doch nur durch Wagen mit Mittel- oder Seitengang (nach dem von Heusinger vor längeren Jahren vorgeschlagenen System*) erreichen lässt. C. M.

*) Siehe Nr. 25, Seite 353 fg. des Jahrgangs 1863 unserer Ztg. Die Red.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Januar 1874.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$4\frac{1}{2}$	B.	$90\frac{7}{8}$	%
do. II. Emiss.	5	B.	$99\frac{1}{2}$	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	99	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	$86\frac{1}{2}$	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	$88\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	$101\frac{1}{4}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	101	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	99	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	98	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	$94\frac{1}{4}$	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	$4\frac{1}{2}$	B.	$100\frac{3}{4}$	%
do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	$100\frac{3}{4}$	%
do. III. Serie * $3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$	B.	85	%
do. III. Serie B. * $3\frac{1}{4}$.	$3\frac{1}{2}$	B.	85	%
do. III. Serie C.	$3\frac{1}{2}$	B.	80	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. V. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	$100\frac{3}{4}$	%
do. VI. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	$100\frac{5}{8}$	%
do. VII. Serie	5	B.	104	%
do. Nordbahn	5	B.	$103\frac{1}{4}$	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	$9_\frac{1}{2}$	%
do. do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	100	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	$92\frac{1}{2}$	%
do. do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	$92\frac{1}{2}$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	$92\frac{1}{2}$	%
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	94	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	$4\frac{1}{2}$	B.	101	%
do. Lit. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	101	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	$103\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	$94\frac{1}{2}$	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	$94\frac{1}{2}$	%
do. III. Emiss.	5	B.	104	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	$92\frac{7}{8}$	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	$92\frac{7}{8}$	%
do. D.	$4\frac{1}{2}$	B.	$101\frac{1}{2}$	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$92\frac{1}{2}$	%
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$92\frac{1}{2}$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	$4\frac{1}{2}$	B.	103	%
do. VI. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$92\frac{1}{2}$	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	$90\frac{7}{8}$	% à 200 Thlr = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	83	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	96	% à do. = do.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	W.	$94\frac{1}{2}$	% à do. = do.
Braunau-Strasswalchner	5 i. S.	W.	36	fl. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	$4\frac{1}{2}$	B.	$100\frac{1}{2}$	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	$4\frac{1}{2}$	B.	$100\frac{1}{2}$	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	$4\frac{1}{2}$	B.	$100\frac{1}{2}$	% à do. do.
Brünn-Rossitz *	5 i. S.	L.	$93\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	$95\frac{1}{2}$	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	$94\frac{1}{4}$	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	$91\frac{3}{8}$	% à do. = do.
Chemnitz-Komotau	5	L.	$89\frac{1}{4}$	% à 200 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	$89\frac{3}{4}$	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	$4\frac{1}{2}$	B.	102	%
do. II. Emiss.	5	B.	105	%
do. do.	4	B.	$94\frac{1}{2}$	%
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$92\frac{1}{4}$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit. B * $3\frac{1}{2}$ u. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	$101\frac{1}{2}$	%
do. IV. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$92\frac{1}{2}$	%
do. V. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	92	%
Crefeld-Kreis-Kempten	5	B.	$99\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
Dniesterbahn	5 i. S.	W.	$64\frac{3}{4}$	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau *	5 i. S.	L.	36	% à 200 fl. ö. W. i. S.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	85	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i.S.	L.	76	% à do. = do.
Ebensee-Ischl-Steger	5 i.S.	W.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5 i.S.	W.	80 1/4	% à do. = do.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i.S.	W.	85	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn*	5 i.S.	L.	94 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	92	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i.S.	L.	89 1/2	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn	5 i.S.	L.	79	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn	5	B.	100 3/8	% à 1000 Fs., 300 Fs. = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	86 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5 i.S.	L.	89 7/8	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	85 1/2	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben	5	B.	100 5/8	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	100 1/2	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	94 1/4	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	103 1/4	% 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	91	ö. W. pr. 1000 C. M. } à 1000
	ö.W. 5	W.	87	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 1000,
do.	5 i.S.	W.	105 1/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5 i.S.	W.	103	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5 i.S.	W.	96 1/4	ö. W. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Emiss. 1862	5 i.S.	W.	94	do. pr. 100 fl. i. S. } à 3000. i. S.
do.* Linz-Budweis	5 i.S.	W.	104	do. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Emiss. 1870	5 i.S.	W.	103 3/4	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
do.* Salzburg-Tirol	5 i.S.	W.	—	do. pr. do. à do.
Kaschau-Oderberg*	5 i.S.	W.	90 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn*	5 i.S.	W.	95 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5 i.S.	W.	94	% à do.
do. Emiss. 1872*	5 i.S.	W.	90 1/4	% à do.
Leipzig-Dresden Partial.	3 1/2	L.	106	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	96 1/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	94 3/4	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	94 1/4	% à 100 und 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	104 1/4	% a do.
Lemberg-Czernowitz*	5 i.S.	L.	68 7/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	80 1/4	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Em.	5 i.S.	L	68 1/2	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i.S.	L	64 5/8	% à do. = do.
Leoben-Vordernberg	5 i.S.	W.	—	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	101 3/4	% }
do.	4	F.	94 1/4	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	—	% }
Lundenburg-Nikolsb.-Grussbach	5 i.S.	L.	41 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	29 7/8	% à do. = do.
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	101 1/4	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	101 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	100 1/4	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	73 1/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	100 1/2	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	94 7/8	% }
do. I. Emiss.	4	L.	94	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	93 1/2	% }
do.	4 1/2	L.	101 1/4	% }
Mährische Grenzbahn*	5 i.S.	L.	63	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	53	% à 300 fl. do.
do. II. Emiss.	5 i.S.	W.	49	% à do.
Märkisch-Posen	5	B.	102 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Mehltheuer-Weida	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	95 1/4	% }
do. II. Ser.	4	B.	93	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	95 1/2	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	94 3/4	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	—	% à do.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	102	% à do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	—	% }
do. C.	4	B.	93	% }
do. D.	4	B.	93	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	3 1/2	B.	83 5/8	% }
do. F.* 3 1/2	4 1/2	B.	101	% }
do. G.	4 1/2	B.	101	% }
do. H.*	4 1/2	B.	102 1/2	% }
do. von 1869	5	B.	103 1/2	% }
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	—	% } à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103 1/2	% }
do. do.	4	B.	94	% }
do. Stargard-Posen	4	B.	—	% }
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	100 1/4	% } à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	100 1/4	% }
Oesterr. Nordwestbahn*	5 i.S.	W.	101 3/4	% }
do. Lit. B.	5 i.S.	W.	77	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	140	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	131 3/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	111 3/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5 i.S.	W.	97	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870–74	6	W.	—	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	227 1/2	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	102 5/8	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	5	B.	101 3/8	% à do.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	82 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	79 1/2	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5 i.S.	W.	99	% à 200 Thlr. — 300 fl. ö. W. i. S.
Pfälzische Maxbahn	4 1/2	F.	101	% à
Pfälzische Nordbahn	5	F.	104	% à
do. do.	4 1/2	F.	101	% à
Pilsen-Priesen	5 i.S.	L.	83 8/8	% 100 Thlr. — 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	5 i.S.	L.	50 0/3	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	—	do. pr. do.
Rechte Oderufer	5	B.	103 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	—	% }
do.*	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865.	4 1/2	B.	101	% }
do.	5	B.	—	% }

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1867	1868	1869	1870	1871	1872	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	1	1/2	3/5	3/5	1	4	B.	36 1/8	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner*	—	5	5	5	5	6	5	W.	143	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	7	5	5	—	5	L.	96	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	7	7	7	7 1/8	4	B.	119	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	6 3/10	6 1/2	4	B.	102 5/8	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	10	10	10	12	12	12	5	L.	134 3/4	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
do. Emiss. 1872 85 0/0 Einz.	—	—	—	—	—	5	5	L.	124 1/2	do. pr. do. à do.
Baltische	—	—	—	—	—	3	3	B.	53	% 125 RS. = 136 Thlr.
Bayerische Ostbahn*	7	7 1/4	8 1/2	7 1/2	8	—	4 1/2	F.	115 1/2	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	7 1/2	8	8 1/2	8	7 1/2	6	4	B.	98 7/8	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt abgest.	13 11/12	13 7/12	13 7/8	16	18 1/2	17	4	B.	142 1/2	% à 200 „
do. neue	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à do.
Berlin-Dresden	—	—	—	—	—	5	5	B.	65	% à 100 „
Berlin-Görlitz	—	0	1	1	0	3 1/2	4	B.	98	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	104 1/2	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	10 3/4	12	4	B.	181	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	17	18	20	14	8	4	B.	112	% à 100 „
Berliner-Nordbahn	—	—	—	—	—	5	5	B.	27 1/8	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	42 1/2	% à 200 „
Berlin-Stettin	8	8 1/8	9 1/6	9 1/6	11 5/12	12 3/4	4	B.	160 1/4	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	5	3 1/2	3 1/2	4	3	5	W.	111 1/2	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* 5 2/10	5	6	7 1/4	7 9/20	8 1/4	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. do.
Braunau-Strasswalchner	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	8 1/3	8 1/3	7 1/2	9 1/2	7 1/2	4	B.	101 1/2	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	B.	29 3/4	% à 200 „
Brest-Grajewo	—	—	—	—	—	5	5	B.	31 3/4	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	—	—	—	—	—	5	5	B.	47	% à 125 RS. — 136 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	8	3	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader Lit. A Ser. I—V	10 5/42	12 5/21	12 5/21	13 13/14	18 1/10	10	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. do. Ser. VI. 80 0/0 Einz.	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
do. Lit. B. Ser. I	—	—	—	—	5	5	5	W.	129	do. pr. 200 fl. ö. W.
do. do. Ser. II	—	—	—	—	—	5	5	W.	129	do. pr. do.
do. do. Ser. III. 80 0/0 Einz.	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
Chemnitz-Würschnitz	6 1/2	7	7 1/2	7 1/4	8 1/2	7 1/2	4	L.	139	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	8 11/20	8 1/12	8 9/10	10 1/2	11 1/5	9 7/20	4	B.	140	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	5	5	5	5	B.	111 1/2	% à 200 „
Cottbus-Grossenhain	—	—	—	—	4	6	4	L.	113	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5 1/2	5	L.	105 1/2	% à 200 „
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	5	5	0	5	B.	28 1/2	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	5	6	6	6	6	B.	52	% à 100 „
Cuxhaven-Stade 40 0/0 Einz.	—	—	—	—	—	6	6	B.	—	% à 200 „
Dniester Bahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau*(Battasz.-Domb.)	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
Dux-Bodenbach	—	5	5	5	5	5	5	W.	95	do. pr. do.
do. Lit B.	—	—	—	—	—	5	5	W.	95	do. pr. do.
Erzherzog Albrechtbahn*	—	—	—	—	—	5	5	W.	119	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser*	—	7	7	5	5	5	5	W.	—	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb.* 5 2/10	9 1/2	7	7	8	8 1/2	7	5	W.	229	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gera-Plauen Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	47	% à 200 Thlr.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	3	0	4	H.	—	% à 150 „
Gössnitz-Gera	—	—	—	—	4	4 4/5	4	L.	85	% à 100 „
Gotthardbahn 40 0/0 Einz.	—	—	—	—	—	6	6	B.	102 1/8	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4 1/4	7	0	9	12	12		W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	4	4	4	0	4	B.	43	% à 100 Thlr.
do. Stamm.Prior.	—	—	5	5	5	2 1/2	5	B.	66	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	5	5	5	5	5	B.	47 1/2	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	—	—	—	—	—	5	5	B.	52	% à do.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5	5	5	B.	68	% à 200 Thlr.
do. do. II. Serie	—	—	—	—	—	5	5	B.	75	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	11	11 3/5	4	F.	147 1/4	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	15 19/21	19 3/4	20	17 1/7	16 1/5	14 2/7	5	W.	205	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	—	5	5	5	5	5	5	W.	209 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	8 1/5	6 3/10	7 13/14	5	5	W.	213	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	5	5	5	5	5	W.	140	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	—	—	5	5	5	5	5	W.	158 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	25	28 1/2	14	14 1/2	19	16 1/2	4	L.	224	% à 100 Thlr.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	73 1/2	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	7	7	7	5	5	5	5	W.	141 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	2	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9 3/5	11 1/5	10 3/10	9 9/10	11 3/7	11	4	F.	183 1/4	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	2 2/8	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	4 1/2	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	—	—	—	—	—	0	4	B.	22 7/8	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Lundenburg-Nikolsb.-Grussb.	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Magdeburg-Halberstadt	13	15	10 1/2	8 2/3	8 1/2	8 1/2	4	B.	124	% }
do. Lit. B.	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/8	3 1/2	3 1/2	B.	81 3/8	% }
do. Lit. C.	—	—	—	—	—	5	5	B.	103 7/8	% } à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig	18	19	14 1/2	12	16	14	4	L.	258	% }
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	97	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	5	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	—	—	4	2	0	0	4	B.	47 5/8	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	0	1 1/2	5	B.	76	% à 200 „
Münster-Enschede Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	1 1/2	5	B.	53	% à 200 „
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99	% à 100 „
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	8 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	118 1/4	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	98 3/8	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt*	—	—	4	4	4	4	4	B.	68	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	5	1	0	0	5	B.	58 3/4	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkbg.) Stamm-Pr.	—	—	—	—	2 1/2	5	5	L.	75 3/4	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	13 2/8	5	13 1/2	12 2/8	13 2/3	13 2/9	3 1/2	B.	158 1/2	% à 100 „
do. *Lit. B.	13 2/3	15	13 1/2	12 2/8	13 2/8	13 2/3	3 1/2	B.	143	% à 100 „
do. Lit. D.	—	—	—	—	—	—	3 1/2	B.	158 1/2	% à 100 „
Oberhessische*	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	77	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	—	5	5	5	5	5	W.	194	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	W.	104	do. pr. do. i. S.
Oesterr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	8 1/2	10 1/2	12	12	12	10	5	W.	334	fl. ö. W. pr. Stck. v. frs. 500
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	6 3/5	16 3/5	5	3	4	4	5	W.	162	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	0	0	0	0	4	B.	39 1/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	0	0	0	0	5	B.	69 5/8	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	1	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S. Ndd. V.-B.)	—	5	5	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	W.	155	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4 9/10	6 3/4	6	4	F.	101 1/2	% à 500 fl. S. W.
Pommersche Centralbahn	—	—	—	—	4	4	o. Z.	B.	43 3/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	o. Z.	B.	23 1/8	% à 200 „
Prag-Dux	—	—	—	—	5	5	5	W.	33 1/2	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	—	5	4	3	6	5	B.	122 1/2	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5	6	5	B.	121 3/4	% à 200 „
Rheinische	7 1/2	7 1/8	7 4/5	8 2/5	10	9 2/5	4	B.	137	% à 250 „

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rhein-Nahe Bahn *	$4\frac{1}{2}$	B.	$101\frac{3}{4}$	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	$4\frac{1}{2}$	B.	$101\frac{3}{4}$	%
Russische * (Mosco-Rjäsau)	5	B.	$99\frac{1}{2}$	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	99	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	$98\frac{7}{8}$	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	$96\frac{5}{8}$	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	98	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	98	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	$98\frac{3}{4}$	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	$97\frac{7}{8}$	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	$4\frac{1}{2}$	L.	100	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i. S.	W.	83	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn *	5 i. S.	W.	87	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	$93\frac{1}{2}$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	L.	$101\frac{1}{4}$	%
do. III. Emiss.	4	L.	$93\frac{1}{2}$	%
do. IV. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	L.	$101\frac{1}{4}$	%
do. V. Emiss. *	$4\frac{1}{2}$	L.	$101\frac{1}{4}$	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5 i. S.	L.	$96\frac{1}{8}$	% à 100 Thlr. = 156 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i. S.	L.	91	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	$88\frac{1}{4}$	% à do. do.
Ungarisch-Galizische *	5 i. S.	W.	$74\frac{3}{4}$	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn *	5 i. S.	W.	72	% à 300 fl. do.
Ungarische Ostbahn *	5 i. S.	W.	65	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn * (Stuhlw.-Raab-Graz)	5 i. S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Vorarlberger *	5 i. S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Warschau-Terespol *	5	B.	$95\frac{1}{2}$	% à 1000 u. 100 S. R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	$98\frac{1}{2}$	% à 500 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	$97\frac{1}{2}$	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	97	% à do.
Werrabahn *	5	L.	$98\frac{1}{2}$	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1867	1868	1869	1870	1871	1872	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rheinische neue	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 250 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$7\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{3}$	$7\frac{4}{5}$	$8\frac{2}{5}$	10	$9\frac{2}{5}$	4	B.	—	% à 250 „
do. * Litt. B.	—	—	4	4	4	4	4	B.	$92\frac{1}{2}$	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	$32\frac{1}{2}$	% à 200 „
Rumänische	—	—	—	—	—	$3\frac{3}{5}$	5	B.	41	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	8	B.	—	% à 150 „
Russische Bahnen *	5	5	5	$5\frac{1}{6}$	$5\frac{1}{3}$	$5\frac{1}{2}$	5	B.	$99\frac{1}{8}$	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	$46\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	$29\frac{3}{4}$	% à 100 „
I. Siebenbürger *	—	5	5	5	5	5	5	W.	133	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	$101\frac{5}{8}$	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	5	5	5	W.	132	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Thüringische	$8\frac{1}{2}$	9	$8\frac{3}{4}$	9	$10\frac{1}{2}$	9	4	L.	128	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	4	4	4	4	4	4	L.	$89\frac{1}{2}$	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	L.	$99\frac{3}{4}$	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	—	—	0	0	0	0	4	B.	$34\frac{5}{8}$	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	$\frac{9}{10}$	$1\frac{1}{6}$	$1\frac{1}{20}$	$1\frac{1}{4}$	5	B.	64	% à 100 „
Theissbahn * $5\frac{2}{10}$	5	$19\frac{3}{4}$	$8\frac{7}{25}$	$7\frac{1}{2}$	10	$5\frac{3}{4}$	5	W.	203	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	6	7	7	8	9	7	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	5	5	5	5	5	5	W.	$107\frac{1}{2}$	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Ungar. Ostbahn *	—	—	5	5	5	5	5	W.	$48\frac{1}{2}$	fl. do. pr. do.
Vorarlberger *	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Bromberg	—	—	—	—	—	4	4	B.	—	% à 500 R. P.
Warschau-Terespol *	—	—	5	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	—	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	$8\frac{1}{8}$	$6\frac{2}{3}$	$9\frac{7}{12}$	12	12	10	5	B.	$80\frac{1}{8}$	Thlr. pr. 60 Rub.
Weimar-Gera *	—	—	—	—	—	—	$4\frac{1}{2}$	L.	79	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	61	% à 200 „
Werrabahn	$2\frac{6}{10}$	$2\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{3}$	1	3	$2\frac{2}{3}$	4	F.	55	% à 100 „
Zwickau-Lengenf.-Falkenst. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	61	% à 200 „
Schweizer Centralbahn	$5\frac{4}{10}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{4}{5}$	$6\frac{8}{10}$	9	9	oh. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	$7\frac{1}{2}$	8	$7\frac{1}{2}$	7	9	8	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0.	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	0	0	0	0.4	2	$1\frac{3}{5}$	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	$11\frac{1}{5}$	$11\frac{1}{5}$	$11\frac{1}{5}$	$8\frac{3}{5}$	$11\frac{1}{5}$	$11\frac{1}{5}$	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	18	$15\frac{1}{4}$	$16\frac{3}{4}$	$10\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	$16\frac{3}{4}$	„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	5	$6\frac{5}{8}$	$6\frac{3}{5}$	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	8	8		8	8	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7	7			7	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12			12	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Markt-Bericht

über Bergwerks-Producte und Metalle. Von Leopold Hadra. Berlin, 4. Februar 1874. Das Geschäft nahm in vergangener Woche einen ruhigen Verlauf, Preise für einzelne Metallsorten sowie für Roheisen erfuhren eine rückgängige Bewegung.

Kupfer. In England ruhig. Chili 81 Pfd. Sterl. Wallaro 91 Pfd. Sterl. 10 sh. Urmeneta 92—93 Pfd. Sterl. Hiesiger Preis für Englische Marken $30\frac{2}{3}$ bis $31\frac{1}{2}$ Thlr. per Ctr. Mansfelder Garkupfer $31\frac{5}{6}$ Thlr. per Ctr. Raffinade $32\frac{1}{6}$ Thlr. per Ctr. Cassa ab Hütte. Detail-Preise 1 bis $1\frac{1}{2}$ Thlr. höher.

Bruchkupfer $25\frac{1}{2}$—$26\frac{1}{2}$ Thlr. loco per Ctr.

Zinn weichend. Bei den in vergangener Woche in Rotterdam zur Auction gekommenen 20 800 Block Bancazinn wurden 70—$71\frac{1}{2}$ Fl. per 50 Kilos erzielt, Durchschnittspreis $70\frac{1}{4}$ Fl. Hier Bancazinn $41\frac{5}{6}$—$42\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. Straits in England 119 sh. Hier Prima Lammzinn je nach Qualität 41—42 Thlr. per Ctr. Secunda desgleichen 38 Thlr. per Ctr. Im Einzelverkauf verhältnissmässig höhere Preise. Bruchzinn 30 Thlr. per Ctr.

Zink ruhig. In Breslau W. H. v. Giesche's Erben $8\frac{11}{12}$ Thlr., geringere Marken $8\frac{1}{2}$—$8\frac{2}{3}$ Thlr. per Ctr. In London 26 Pfd. Sterl. Hier am Platze erstere $9\frac{1}{3}$—$9\frac{1}{2}$ Thlr., letztere $8\frac{5}{6}$—9 Thlr. per Ctr. Im Detail verhältnissmässig höher.

Bruch-Zink 5—$5\frac{1}{6}$ Thlr. loco per Ctr.

Blei fest. Tarnowitzer so wie von der Paulshütte, G. v. Giesche's Erben ab Hütte $7\frac{5}{6}$ Thlr. per Ctr. Casse. Loco hier $8\frac{1}{3}$ Thlr. Harzer und Sächsisches $8\frac{1}{3}$ Thlr. Detailpreise verhältnissmässig höher. Spanisches San Andres und San Louis $8\frac{1}{3}$—$9\frac{1}{3}$ Thlr., für Marke Rein und Comp. fehlen noch immer Zufuhren.

Bruch-Blei $5\frac{5}{6}$—6 Thlr. loco per Ctr.

Roh-Eisen. Der Markt in Glasgow ist ruhig. Warrants gingen bis auf 102 sh. zurück. Verschiffungseisen ruhig. Langloan und Coltness 110—113 sh. 6 p. f. a. B. Glasgow. Hiesige Lagerpreise für gute und beste Schottische Marken 67—71 Sgr. per Ctr. Englisch-Roheisen 56—59 Sgr. per Ctr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 47—48 Sgr. pro Ctr. Giesserei-Roheisen mit 54 Sgr. per Ctr. Weisses Holzkohlen-Roheisen wird loco Ofen mit 54 Sgr. pro Ctr. angeboten.

Bruch-Eisen. Je nach Qualität 1—$1\frac{5}{6}$ Thlr. loco per Ctr.

Stab-Eisen. Gewalztes bei grösseren Abschlüssen — in geschlossenen Specificationen — geringere Marken $3\frac{2}{3}$—$3\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk, beste Marken verhältnissmässig höher. Geschmiedetes bis $4\frac{1}{4}$ Thlr. pro Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger $5\frac{5}{6}$—$6\frac{2}{3}$ Thlr. loco per Ctr. je nach Dimension.

Eisenbahnschienen. Zu Bauzwecken geschlagene $2\frac{2}{3}$—3 Thlr., zum Verwalzen Preise nominell 2 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks still. Englische Nusskohlen nach Qualität werden hier 27—31 Thlr., Coaks bis 29 Thlr. per 40 Hectoliter bezahlt. Schlesischer und Westfälischer Schmelz-Coaks 22—28 Sgr. per Ctr. loco hier.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen. (Nachtrag zu No. 10, Seite 123.)

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
12.	Febr.	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Pappeldielen	—
12.	„	zu Geldern	Venlo-Hamburger E.	Telegraphenstangen	—
14.	„	zu Mannheim	Badische Stsb.	Maurer- u. Steinhauerarbeiten	—
14.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Erdarbeiten etc.	139
15.	„	zu Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	ca. 500 Ctr Zink zum Schwellen-Imprägniren	—
16.	„	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	Verkf. von 52 Tonnen Gastheer	—
17.	„	zu Hettstedt	Mageb. Halberst.	Erdarbeiten	139
17.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk.	Achsen mit Rädern etc.	139
18.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	7000 Hectol. Steinkohlen	—
20.	„	zu Cassel	Berg.-Märk.	Locomotive-Verkauf	139
20.	„	zu Witten	Berg.-Märk.	Locomotive-Verkauf	139
21.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	25 000 Hectol. Kalk	—
24.	„	zu Bromaerg	Preuss. Ostb.	Wagen, Achsen etc.	138
25.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	1350m Perrensteine	—
1.	März	zu Trier	Oberbürgermeister	Wasserleitung	140

Officielle und Privat-Anzeigen.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

270 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 90 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),

476 Stück 130 Millimeter starken Achsen aus Gussstahl mit Gussstahlscheibenrädern,

254 Stück 130 Millimeter starken Achsen aus Gussstahl mit Speichenrädern,

1080 Stück 1100 Millimeter langen, 8lagigen Gussstahl-Tragfedern und

320 Stück 2040 Milimeter langen, 7lagigen Gussstahl-Tragfedern

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen, Achsen und Federn“
versehen, bis zu dem auf

Dienstag, den 24. Februar cr., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen liegen in unserem Maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeldlich mitgetheilt.

Auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 28. Januar 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von;
114 Satz Gussstahlachsen mit Speichenrädern,
375 Satz dergl. mit Gussstahlscheibenrädern,
1200 Stück Tragfedern und
1250 Stück Spiralfedern
zu Güterwagen
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 17. Februar d. J., Mittags 12 Uhr,

in unserm Geschäftslocale, Köppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen mit Rädern, resp. von Wagenfedern“
eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale, sowie bei dem Ober-Maschinenmeister Gust auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a/O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 29. Januar 1854.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die ausrangirte Locomotive Leopard mit Tender, sowie der aus dem Vorjahr herrührende diesseitige Antheil an Werkstatts-Materialien-Abgängen sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die abzugebenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf einer Locomotive mit Tender und alter Materialien“ versehen, bis zum Submissions-Termin, **Freitag, den 20. Februar 1874, Morgens 10 Uhr,** an den Unterzeichneten einzureichen, in welchem Termin dieselben in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Die Submissions- und Kaufsbedingungen können auf dem Bureau des Unterzeichneten eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien (6 Sgr.) bezogen werden.

Cassel, am 28. Januar 1874.

Königlicher Maschinenmeister.
Busch.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete Güterzugmaschine mit Tender, die auf dem hiesigen Werkstättenhofe zur event. Besichtigung bereit steht, soll verkauft werden.

Gefällige Offerten hierauf wolle man bis zum **20. Februar cr.** franco an den Unterzeichneten richten, welcher auch zu jeder weiteren Auskunft bereit ist.

Witten, den 31. Januar 1874.

Der Maschinenmeister.
Schmidt.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen die Erd- und Planirungsarbeiten einschliesslich der Maurerarbeiten an Durchlässen von Station 192 + 8 bis Station 205 + 50 der Strecke Habelschwerdt-Mittelwalde der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn in 2 Loose im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne, Profile und Bauzeichnungen liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18, zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei, versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungs- resp. Maurerarbeiten zur Eisenbahn Breslau-Mittelwalde“
bis zu dem

auf Sonnabend, den 14. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

in dem oben bezeichneten Central-Bureau anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 4. Februar 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.
Neubau Magdeburg-Erfurt.
II. Abtheilung Sandersleben-Sangerhausen.

Die Ausführung der Erdarbeiten von Sandersleben bis hinter Hettstedt sollen im Wege der Submission in folgenden Loosen vergeben werden:

Loos I	rot.	52 000 Kubikmeter,	2900	Meter lang,
Loos II	„	110 000 „	730	„ „
Loos III	„	80 000 „	1150	„ „
Loos IV	„	100 000 „	1320	„ „
Loos V	„	121 000 „	850	„ „
Loos VI	„	103 000 „	660	„ „
Loos VII	„	86 000 „	2250	„ „

Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte für Ausführung von Erdarbeiten“
versehen, sind portofrei und versiegelt bis spätestens zur Terminsstunde am

Dienstag, den 17. Februar 1874, Vormittags 10 Uhr,

an mich einzureichen.

Die Bedingungen, Profile und Submissions-Formulare können im hiesigen Bau-Bureau während der Geschäftsstunden eingesehen, oder auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Kosten von mir bezogen werden.

Hettsedt, den 4. Februar 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Bokelberg.

Die Stelle eines Eisenbahnstatistikers

mit einer Jahresbesoldung bis Fr. 4000, je nach der erforderlichen Mithülfe, wird hiermit zu freier Bewerbung ausgeschrieben.

Anmeldungen für diese Stelle sind in Begleit der nöthigen Ausweise über Befähigung und bisherige Dienstleistungen bis längstens den **21. Februar** nächsthin dem unterzeichneten Departement einzureichnn.

Die Kenntniss der Französischen Sprache ist erwünscht.

Bern, den 28. Januar 1874. [H. 1561

Schweiz. Eisenbahn- & Handelsdepartement.

Wagen zu vermiethen.

Bedeckte und offene neue Güterwagen, sowie Personenwagen dritter und vierter Classe werden unter billigen Bedingungen miethsweise abgegeben. Näheres durch die Redaction dieser Zeitung.

Die

Werkzeugmaschnienfabrik „Vulkan"

Chemnitz

(früher William Benndorf)

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Patent-Schraubenschneid-Support - Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke**, zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-, Radical-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Rädertheil-** und **Fraismaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlose **Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr-, Frais- und **Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-** und **Zinken-Stemmmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

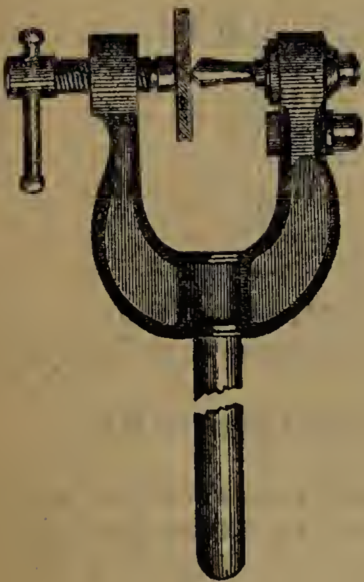
Locomobilen

von 4, 6, 8, 10 und 12 Pferdekräften werden billig verkauft von

[H 3774b

C. Herrm. Findeisen, Chemnitz.

No. I bis 20 m/m bohrend.



No. II bis 26 m/m bohrend.

Bohrknarren
mit Bügel

zum Bohren ohne Bohrvorrichtung für Brückenbau, Kesselfabriken, Eisenbahnen, Montirwerkstätten etc.

W. Hanisch & Co.

Berlin, N. 116 Friedrichs-Str. 116.

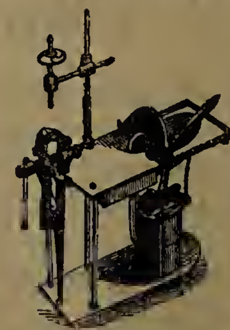
Nicht gefrierende Schmiermittel:

1) **Vulcan Oel** (Echt virginisches Globe-Oil) à 10½ Thlr.,
2) **Dickflüssiges Oel,** für Förderwagen à 7½ Thlr.,
3) **Consistentes Maschinenfett** à 14 Thlr.

empfehlen

Herford, Westfalen.

Leprince & Siveke.



Feldessen
jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele.

Stuttgart.

S. H. Cohn

Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt

Specialität in Farben zum Anstrich für Eisenbahnwagen.

Behufs Zuleitung von Trinkwasser in die Stadt sollen auf eine Strecke von 1140,6 Meter (3634 laufende Fuss) neue Gussröhren gelegt und in Verbindung hiermit mehrere Laufbrunnen hergestellt werden. Sämmtliche Arbeiten (Lieferung der Röhren, Pflasterarbeiten etc.) können an einen oder an mehrere Unternehmer vergeben werden. Diejenigen, welche auf die Ausführung dieser Arbeiten reflectiren, wollen ihre Offerten mit der Aufschrift „Wasserleitung" bis zum 1. März d. J. mir einreichen. Kostenanschlag und Bedingungen liegen bis dahin im Rathhause offen, können jedoch Auswärtigen abschriftlich gegen Entrichtung der Copialien übersandt werden.

Trier, den 30. Januar 1874. (H 4282)

Der Ober-Bürgermeister.
de Nys.

☛ **Hierzu Prospect über die Zeitschrift für Kapital und Rente.** (Berlin, Weidmann'sche Buchhandlung.) ☚

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 12.

Das Hauptblatt erscheint
jeden Freitag;
Montags u. eventuell bei Bedürfniss
Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen
durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt
des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen und Beiträge
sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate
werden à $1^1/_2$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 13. Februar 1874. (Schluss der Nummer: 12. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Volkswirthschaftliche Reminiscenzen aus der Weltausstellung.

VI.

Nach den officiellen Ausstellungs-Programmen sollte das „Culturleben der Gegenwart und das Gesammtgebiet der Volkswirthschaft“ zur Anschauung gebracht werden, wozu die Kataloge in erster Reihe als Hilfsmittel dienen sollten. Freilich durften dieselben nicht ein trockenes Verzeichniss der Aussteller und der exponirten Gegenstände bilden, sondern die statistischen, geschichtlichen und volkswirthschaftlichen Verhältnisse im Ganzen und wo möglich im Einzelnen berühren.

Diesen Anforderungen hat der Oesterreichische und Russische Katalog gar nicht, der Englische und Americanische nur mangelhaft (insofern von den prachtvoll illustrirten Annoncen abgesehen wird), etwas oberflächlich der Schweizer, nicht viel besser der Italienische und Norwegische; dagegen entschieden zweckmässiger der Belgische und Französische, insbesondere aber vorzüglich der Schwedische, Ungarische und Deutsche Katalog entsprochen. Der Letztere war besonders dadurch werthvoll, dass ausser der jeder Gruppe vorangeschickten allgemeinen Darstellung fast von jedem Aussteller Notizen über den Werth der von ihm verbrauchten Rohmaterialien und der daraus gelieferten Waare beigegeben sind.

Der des Deutschen Reiches verdient durch die Reichhaltigkeit und zweckmässige instructive Vertheilung des Stoffes den ersten Rang und deshalb besonders excerpirt zu werden, weil kein anderer sich auch in solcher Ausführlichkeit des Bahnwesens angenommen hat. Die folgenden zumeist vom 1. Januar 1872 datirenden Angaben sind zwar seit 2 Jahren überholt, haben aber doch ein bleibendes Interesse.

Das Deutsche Eisenbahnnetz hatte eine Gesammtlänge von 2815 Meilen, wovon die Hälfte Staatsbahnen waren; mit den Oesterreichisch-Ungarischen 1575 und den fremdländischen 302 Meilen umfasste der Deutsche Eisenbahnverein 4694 Meilen, also fast den 6. Theil sämmtlicher Bahnen der Welt. Auf die □ Meile Fläche Deutschlands kommen $2{,}_2$ Kilom. Bahnlänge gegen $5{,}_7$ in Belgien, $1{,}_8$ in Frankreich, $4{,}_4$ in Grossbritannien; nur Letzteres übertraf um 4000 Kilometer und die Vereinigten Staaten um das 5fache die Länge der Deutschen Bahnen.

Deren Anlagecapital hat im Jahre 1845 durchschnittlich 301 885 Thlr., im Jahre 1870 aber 553 067 Thlr.; dagegen bei der Rhein-Nahe- und Köln-Giessener Bahn mehr als 1 Million, aber bei den Schleswigschen Bahnen noch nicht 300 000 Thlr. betragen.

Ueber die Fortschritte Deutschlands im Hüttenwesen seit der Pariser Ausstellung bemerkt der officielle Ausstellungsbericht von Kuppelwieser: Bei der Roheisen-Erzeugung, welche der Consumtion nicht nachkommen kann, wurden die kleineren Hochöfen durch grössere ersetzt und der Wind möglichst stark erhitzt. Die höchste Tagesproduction mit 1700 Ctr. per Ofen hat die Ilseder Hütte und übertrifft damit die grössten Englischen Hochöfen. In Westphalen und Schlesien werden die Gestehungskosten durch die thunlichste Aufarbeitung der Schlacken herabgedrückt.

Ein einziges Eisenwerk, dessen Ruf weit über die Grenzen Europas hinausreicht, ist das Etablissement von F. Krupp in Essen in Rheinpreussen. Bei einem Arbeitspersonal von 12 000 Mann werden auf 11 Hochöfen und in den Raffinirwerken 720 000 Ctr. Roheisen und $2^1/_2$ Millionen Centner Stahl erzeugt. Die Erzeugnisse dieses Werkes, darunter prachtvolle Eisenbahnbestandtheile, waren in einem eigenen Pavillon ausgestellt und erregten die grösste Bewunderung aller Fachmänner.

Die Production an Bessemer-Stahl betrug in Allem nahezu 3 Millionen jährlich. Eingeführt wurden im Jahre 1871 an Eisenbahnschienen 2 017 511 Ctr., ausgeführt 2 553 908. Die Stahlschiene beginnt schon die von Eisen zu verdrängen.

An Eisenbahnschwellen mögen nach dem officiellen Katalog etwa $1^1/_2$ Millionen Stämme Brennholz vergraben liegen; „Der Weiterbau und die periodische Erneuerung derselben mag etwa 150 000 Stämme jährlich in Anspruch nehmen. Der enorm gestiegene Preis des in bedenklicher Weise in Abnahme begriffenen Eichenholzes hat zu den verschiedenen Arten der Imprägnirung geführt, von welcher sich die mit Quecksilbersublimat, obwohl die theuerste, doch als die zweckentsprechendste bewährt hat. Es sind deshalb grosse Imprägniranstalten in Ober-Bayern, im Bayerischen Walde, im Schwarzwalde u. s. w. entstanden. Voraus-

sichtlich wird sich die grosse Consumtion von Holz für Bahnschwellen so bald nicht vermindern; die verschiedenen Versuche der Anwendung von eisernen und steinernen Schienenunterlagen haben bis jetzt kein befriedigendes Resultat erzielt."

Der Katalog rühmt bei der Besprechung der Locomotive und Eisenbahnwagen den ausserordentlich nützlichen Einfluss der Thatkraft eines August Borsig auf die Deutsche Locomotiv-Fabrication, da die inländische Concurrenz die gleiche Güte der Arbeit erstreben musste, wodurch der einheimische Markt gedeckt und auf neutralem Gebiete siegreich mit dem Auslande, namentlich mit England concurrirt wird. Jährlich werden mehr als 1000 Locomotiven im Werthe von etwa 50 Millionen Mark geliefert. Borsig hat in den letzten 6 Jahren 1031 Locomotiven, davon 300 nach Russland, auch nach Oesterreich, Holland und Java geliefert.

Bei der Wagenfabrication ist an der Stelle des Holzes immer mehr das Eisen als Constructionsmaterial getreten, besonders werden die Untergestelle aus Façon-Eisen construirt, wodurch die Dauer und Stabilität erhöht wird. Die massenhafte Verwendung des Gussstahles in Stelle des Eisens bildet einen besonderen Fortschritt.. Werner in Carlswerk lieferte zuerst Bahnwagen-Achsen, Krupp in Essen stellte gussstählerne Radreifen her und Maier in Bochum goss gussstählerne Scheibenräder in einem Stücke. Diese drei Erfindungen erhöhen die Sicherheit, Dauerhaftigkeit und Leistungsfähigkeit der Wagen, sowie die Annehmlichkeit des Reisens, da die Ausnutzung der eisernen Radreifen das Rasseln, Stossen und Schwanken der Wagen verursacht. Die Bequemlichkeit der Personenwagen hat auch zugenommen, da selbst die der IV. Classe mit guter Heizung und Beleuchtung versehen sind. Die Eisenbahnwagen-Fabriken können zusammen mit den Werken für Achsen, Räder, Federn und Beschlagtheilen jährlich mindestens 30 000 Wagen im Werthe von ca. 90 Millionen Mark herstellen und exportiren stark nach Russland.

Der Fortschritt im Locomotiv- und Wagenbau zeigt sich auch darin, dass durch Anwendung höherer Dampfspannung bei den Locomotiven und vollkommenere Ausnützung des adhärirenden Gewichtes ihre Zugkraft gegen früher fast verdreifacht, andererseits aber die Tragfähigkeit der Güterwagen im Verhältniss zu ihrem Eigengewicht so erheblich gesteigert wurde, dass die früher etwa die Hälfte der Bruttolast betragende Tara nun auf $^1/_3$ ja bis auf $^1/_4$ derselben gesunken ist.

Die amtliche Conclusion, dass es diesen beiden zusammen wirkenden Vervollkommnungen zu danken sei, wenn trotz gesteigerter Löhne und Kohlenpreise die Frachtsätze ohne Verminderung des Ertrages der Bahnen ermässigt werden konnten — trifft bekanntlich nicht ganz zu, was die berechtigte Agitation für die Tariferhöhungen darthut; „dass diese Industriezweige aber mit Recht den grossen Hebeln des volkswirthschaftlichen Fortschrittes zugezählt werden dürfen" — ist unbestritten.

Aufgezählt werden 42 Aussteller von Transportmitteln und anderem Betriebsmaterial für Eisenbahnen mit der Zahl der Arbeiter mit den Einrichtungen und Leistungen.

Bei der Gruppe „Bau- und Civil-Ingenieurwesen" werden die Bestrebungen der Bahnen, deren Unterhaltungskosten herabzumindern und die Sicherheit zu erhöhen, u. A. durch Wiedereinführung schwebender Stösse bei verbesserter Form der Laschen in der Construction des Oberbaues mit Querschwellen, durch Vervollkommnung der Signalvorrichtungen u. s. w. erwähnt. Auf Bahnen mit starkem Betrieb scheint diesbezüglich das Blocksystem mit Benutzung electrisch-optischer Apparate sehr geeignet. Der Werth der an einigen Orten angewendeten automatischen Signalapparate ist noch zweifelhaft.

Der gesteigerte Güterverkehr hat die Verbesserungen in der Anlage der Bahnhöfe und die Nothwendigkeit rascherer Bewältigung der Arbeit beim Steigen der Löhne zur verstärkten Anwendung von mechanischen und Hebe-Vorrichtungen geführt. Dem Personenverkehre dienen Hallen von grosser Spannweite und die Anwendung weit gespannter Dachconstructionen, welche Fortschritte in der Conception und Ausführung bekunden.

Neue Systemen von Bahnen sind durch starke Steigungen hervorgerufen, indem die erforderliche Vermehrung der Adhäsion eine Aenderung des Oberbaues erfordert, während die durch starke Curven entstehenden Schwierigkeiten durch entsprechende Locomotiv-Constructionen überwunden werden. Es wird des Oberbaues mit Zahnstangen, der Seilbahnen zur Ersteigung von Höhen gedacht. Ringbahnen um Städte mit Dampfbetrieb kommen häufig vor, dagegen ist für unterirdische Bahnen noch kein Bedürfniss.

Im Tunnelbau werden durch verbesserte Bohrmaschinen, Benutzung neuer Sprengmittel, Sicherung der Ventilation, Verbesserung der Beleuchtung, Einführung von Sicherheitsmassregeln für die Bau- und die Comunication, dann durch Anordnungen betreffs Sicherung der Voreinschnitte Fortschritte gemacht. Die Systeme der Zimmerung aus Holz und Eisen und der Strecken-Abbau werden verbessert.

Die hervorragenden Ausstellungsobjecte in den 3 Sectionen des Hoch-, Wasser- dann des Strassen- und Eisenbahnbaues, ferner die diesbezüglichen Arbeiten und Modelle der Lehranstalten, endlich die vorzügliche historische Collection der Deutschen Telegraphie sollen noch besprochen werden.

Gesetzentwurf betreffend die Anlage von Eisenbahnen im Königreich Preussen.

II. Motive

(Schluss.)

Zu §. 1.

Durch die Bestimmung des §. 1 wird die Anwendung des Gesetzes seinem Gegenstande nach begrenzt. Pferdebahnen, Grubenbahnen und solche Eisenbahnen, welche lediglich für die Privatbenutzung des Eigenthümers bestimmt sind, fallen nicht unter das Gesetz. Die durch den Betrieb mittelst Dampfkraft bedingte gefährliche Natur der Eisenbahnunternehmungen einerseits die Bedeutung derselben als öffentliche Verkehrswege andererseits sind die Rücksichten, welche das Mass der gesetzlichen Fürsorge bei Zulassung derselben bestimmen müssen.

Zu §. 2 bis 5.

Dass die Mitwirkung einer besonderen Behörde bei der Zulassung von Eisenbahnunternehmungen, sowie bei Prüfung der Zulässigkeit aller derjenigen Aenderungen in den Rechten und Pflichten der Unternehmer, welche der Genehmigung oder Anordnung des Staates vorbehalten sind, zweckmässig erscheint, ist bereits im Allgemeinen angeführt worden. Es erübrigt daher nur die Darlegung der Gründe für die formelle Regelung und die materielle Begrenzung dieser Mitwirkung.

Während die Begründung der letzteren zweckmässig der Erörterung der einzelnen Fälle vorzubehalten ist, in welchen die Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes vorgesehen ist, sind dagegen die Gründe für die formelle Regelung der Functionen des Landeseisenbahnrathes an dieser Stelle darzulegen. Der Landeseisenbahnrath muss seiner Bestimmung entsprechend, aus Vertretern der betheiligten Verwaltungsinteressen gebildet werden. Die Zuziehung von Richtermitgliedern ist deshalb erforderlich, weil die Prüfung der dem Landeseisenbahnrath nach dem Entwurf vorzulegenden Fragen vielfach von rechtlichen Erwägungen abhängig ist. Die Function desselben darf aber nicht eine decisive sein, weil einerseits die Berücksichtigung der in demselben vertretenen Staatsinteressen nicht immer das alleinige Entscheidungsmoment bildet, andererseits die Abwägung der concreten Bedeutung der betheiligten Interessen oft von Umständen abhängig ist, deren Kenntniss und genügende Würdigung nur von der obersten und verantwortlichen Leitung der Staatsgeschäfte erwartet werden kann. Wenn sonach die Function des Landeseisenbahnraths im Wesentlichen eine gutachtliche sein wird, so würde dieselbe doch die nothwendige Bedeutung verlieren, wenn die Abweichung von den Beschlüssen des Landeseisenbahnraths dem Ermessen des Handelsministers überlassen bliebe. Es erscheint daher erforderlich, die Abweichungen von der Genehmigung des Staatsministeriums abhängig zu machen, dessen Mitwirkung im Uebrigen durch die Berathung des Landeseisenbahnrathes der Regel nach entbehrlich wird. Nur für die in den §§. 6, 14, Absatz 1 und 34, Absatz 1 erwähnten Angelegenheiten ist mit Rücksicht auf die Bedeutung derselben dem bisherigen Verfahren entsprechend die Entscheidung dem Staatsministerium vorbehalten worden. Bei der Neuheit der Einrichtung empfiehlt es sich nicht, Grundsätze über die geschäftliche Behandlung der zur Competenz des Landeseisenbahnrathes gehörenden Angelegenheiten in das Gesetz aufzunehmen. Nach Analogie neuerer Gesetze ist die Feststellung der Geschäftsordnung der Behörde selbst unter Vorbehalt der Bestätigung des Staatsministeriums überlassen, so dass etwaige Verbesserungen, welche durch die Erfahrung an die Hand gegeben werden, keiner Beschränkung unterliegen.

Zu §. 6—13.

Die Zulässigkeit von Eisenbahnunternehmungen, mögen dieselben durch den Staat oder durch andere Unternehmer ausgeführt werden sollen, kann nur auf Grund von Vorarbeiten endgültig beurtheilt werden, welche die Art und die Ausdehnung des Unternehmens, sowie den zur Ausführung erforderlichen Capitalaufwand erkennen lassen. Die Anfertigung dieser Vorarbeiten erfordert der Regel nach den polizeilichen Schutz des Staates, um den etwaigen Widerspruch der Grundbesitzer gegen die Betretung und Vermessung des Terrains zu beseitigen. Hiernach sind einerseits Bestimmungen über die Anfertigung der Vorarbeiten, durch welche der bezeichnete Zweck derselben genügend gesichert wird, andererseits Bestimmungen über die Gewährung des polizeilichen Schutzes erforderlich.

Die ersteren können ihrer Natur nach nicht wohl gesetzlich vorgeschrieben werden, weil sie umfangreich und detaillirt, auch von wechselnden Erfahrungen und Bedürfnissen abhängig sind. Es muss daher genügen den Zweck und allgemeinen Inhalt dieser sogenannten Normalvorschriften, wie solches im §. 7 des Gesetzentwurfs geschehen ist, gesetzlich festzustellen, und im Uebrigen den Erlass dieser Vorschriften und deren Aenderung dem Handelsminister zu überlassen.

Die Bestimmungen über den polizeilichen Schutz der Anfertigung der Vorarbeiten gehören insofern als sie die Verpflichtung der Grundbesitzer betreffen, die Betretung und Vermessung ihrer Grundstücke dem Unternehmer zu gestatten, in ein Gesetz über die Enteignung des Grundeigenthums und sind in dem Entwurf desselben vorgesehen. Nur in so weit als dieselben die Voraussetzungen unter welchen der polizeiliche Schutz zu gewähren, oder zu versagen ist und die Formen der Genehmigung und der Versagung betreffen, gehören dieselben in den vorliegenden Gesetzentwurf. Die Voraussetzungen sind theils negativer Natur, in so fern der polizeiliche Schutz nicht auf unbestimmte Zeit und nicht ohne örtliche Begrenzung (§. 10, al. 1) ertheilt werden kann, theils positiver Natur, in sofern die Prüfung der Zulässigkeit mit Rücksicht auf den Landeseisenbahnplan erfolgen soll (§. 9).

Die Aufstellung des Landeseisenbahnplans entspricht den Vorschlägen der Specialuntersuchungscommission. Die Gestaltung eines solchen Planes ist von Rücksichten aller Art, von den Eigenthumsverhältnissen der Bahnverwaltungen, von den Anforderungen der Landesvertheidigung, von dem Entwickelungsgange des Handels, der Industrie und der Landeskultur, sowie endlich von dem Ausbau der ausländischen Eisenbahnnetze. Der Plan ist daher seiner Natur nach veränderlich und den wechselnden Verhältnissen entsprechend periodisch einer Revision zu unterziehen. Nur in Bezug auf die Hauptlinien ist die Aufstellung des Planes möglich und rathsam, da der Ausbau der Nebenlinien zu sehr von den Hauptlinien und ihren Eigenthumsverhältnissen abhängig ist, auch das Landesinteresse nicht in gleichem Maasse berührt. Es erscheint dagegen nicht rathsam, den Plan in seiner Gesammtheit zu veröffentlichen. Die Rücksichten, welche für die Aufstellung desselben bestimmend sind, eignen sich nicht immer für eine öffentliche Darlegung und Erörterung; die Abänderung des Planes wird durch die öffentliche Darlegung und den dadurch hervorgerufenen Kampf der Interessen erschwert, die Ausführung der einzelnen Projecte in demselben Maasse durch die Speculation vertheuert, als sie nach dem Plan gesichert erscheint.

Weil die Aufstellung sorgfältiger und zuverlässiger Vorarbeiten für diejenigen Unternehmungen, welche zur Ausführung zunächst und vorzugsweise geeignet sind, im Landesinteresse dringend wünschenswerth ist, so empfiehlt es sich, die Anfertigung derselben ohne Rücksicht darauf, ob die Ausführung für Rechnung des Staates oder durch andere Unternehmer erfolgen soll, in grösserem Umfange staatsseitig zu bewirken. Unter dieser Voraussetzung würden die hierzu erforderlichen Summen bei Feststellung des Staatshaushaltsetats zu bewilligen und bei Berathung der bezüglichen Etatsposition der Landesvertretung die geeigneten Mittheilungen zu machen sein. In welchem Umfange und in welcher Art diese Mittheilungen erfolgen sollen, würde der Bestimmung jedesmaliger Berathung überlassen bleiben. Die Gewährung des polizeilichen Schutzes muss mit Rücksicht auf den Umfang, in welchem derselbe bei Eisenbahnanlagen zu gewähren ist, dem Handelsminister vorbehalten bleiben. Sie erfolgt in der Form der Bewilligung der Erlaubniss zur Anfertigung der Vorarbeiten. Es erscheint nicht bedenklich, die Ertheilung dieser Erlaubniss als die Regel hinzustellen, weil einerseits die Beschränkungen, welchen sich die Grundbesitzer bei Aufnahme der Vermessungen unterordnen müssen gesetzlich geregelt werden sollen, und andererseits aus der Erlaubniss selbst weder ein Anspruch, noch ein Vorzugsrecht bei der künftigen Bewerbung um die Concession hergeleitet werden soll (§. 13 und §. 10, al. 2).

Unter dieser Voraussetzung kann von der Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes bei Ertheilung der Erlaubniss füglich abgesehen werden, damit nicht die Function dieser Behörde zu sehr verweitläufigt werde, während bei der in besonderen Fällen eintretenden Versagung der Erlaubniss die Beschlussfassung derselben herbeizuführen ist. Die Versagung wird namentlich in 2 Fällen eintreten müssen:

1) wenn die Vermessung mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Terrains (z. B innerhalb des Festungsrayons) einem Privatunternehmer nicht gestattet werden kann,
2) wenn es sich um solche Projecte handelt, deren Ausführung dem Landesinteresse nachtheilig sein würde. In dem letzteren Falle darf aber nicht das freie Ermessen den Ausschlag geben, sondern die in dem Landeseisenbahnplan ausgedrückte Norm einer planmässigen Erweiterung des Landeseisenbahnnetses (§ 9) so dass Projecte, welche der Durchführung dieses Planes entgegenstehen, nicht zuzulassen sind, so lange nicht etwa zu Gunsten solcher Projecte eine Aenderung des Planes beschlossen wird.

Da die Umstände, welche hiernach die Versagung der Erlaubniss bedingen, auch während der Anfertigung der Vorarbeiten eintreten können, so rechtfertigt sich die Bestimmung des § 12. Eine Entschädigung darf alsdann eben so wenig, wie im Falle des Missbrauchs der Erlaubniss, ertheilt werden, weil die Gefahr, dass solche Umstände eintreten, von dem Bewerber zu tragen ist.

Die Bekanntmachung der Projecte (§ 11) in diesem Stadium der Vorbereitung ist insofern zweckmässig, als die Aufmerksamkeit des Publicums auf dieselben hingelenkt und eine öffentliche Erörterung ihrer Vortheile und Nachtheile dadurch angeregt wird. Andererseits sind die Grundbesitzer durch die Bekanntmachung der Frist für die Beendigung der Arbeiten in die Lage gesetzt, nach Ablauf der Frist den Unternehmern den Zutritt zu verwehren.

Für den Character der Oeffentlichkeit der Vorarbeiten ist den Vorschlägen der Specialuntersuchungscommission entsprechend durch die Bestimmungen des § 14 No. 2, nach welchen die Vorarbeiten bei Concessionsgesuchen in 2 Exemplaren einzureichen sind, — und des § 21 al. 3, wonach dem Bewerber, welcher auf Grund der von anderen Unternehmern angefertigten Vorarbeiten die Concession nachsucht (§ 14 Nr. 2), die Verpflichtung auferlegt werden soll, an ersteren die vom Handelsminister festzusetzende Entschädigung zu zahlen, — Vorsorge getroffen.

Zu § 13—27.

Da die Genehmigung zur Anlage von Privatbahnen durch landesherrliche Concession erfolgt, so ergeben sich die Vorbedingungen für die Anlage der Privatbahnen,

1) aus dem nothwendigen Inhalt der Concessionsgesuche,
2) aus den Vorschriften über die Behandlung der Concessionsgesuche bis zur landesherrlichen Vollziehung der Concessionsurkunde,
3) aus dem nothwendigen Inhalt der Concessionsurkunde,
4) aus den Vorschriften über die Behandlung der Concessionsurkunden bis zur Verkündung und Aushändigung derselben an die Bewerber.

Zu 1.

Die Bestimmungen über den Inhalt der Concessionsgesuche enthalten gegenüber den bestehenden Vorschriften wesentliche Aenderungen. Dieselben ergeben sich:

a. aus der Aufstellung allgemeiner Concessionsbedingungen, welchen sich jeder Bewerber um eine Eisenbahnconcession unterwerfen muss. Nicht alle Verpflichtungen, welche Concessionsbewerbern aufzuerlegen sind, eignen sich zur Feststellung durch das Gesetz, theils, weil sie das technische Detail der Ausführung von Eisenbahnbauten betreffen, theils weil sie nach den wechselnden Erfahrungen und Bedürfnissen der Zeit, Aenderungen, Erweiterungen une Verbesserungen in solchem Maasse unterworfen sind, dass die erforderliche Umgestaltung und Fortbildung derselben durch eine gesetzliche Feststellung in nachtheiliger Weise erschwert würde. Eine Zusammenstellung solcher allgemeinen Bedingungen wurde allerdings auch bei dem bisherigen Verfahren der Ertheilung von Eisenbahnconcessionen zum Grunde gelegt, und nebst den etwaigen besonderen Bedingungen den Bewerbern vorher zur Erklärung mitgetheilt. Dieselbe entbehrte jedoch sowohl der förmlichen Feststellung, als auch der Veröffentlichung. Beides ist im Interesse einer gleichmässigen und unpartheiischen Behandlung der Concessionsgesuche wünschenswerth. Es ist daher im § 21 vorgesehen, dass die allgemeinen Concessionsbedingungen periodisch nach Anhörung des Landeseisenbahnrathes vom Handelsminister festgestellt und der Landesvertretung zur Kenntnissnahme mitgetheilt werden. Bei der grossen Verschiedenheit der Eisenbahnprojecte, hinsichtlich ihrer wirthschaftlichen Bedeutung, ihrer voraussichtlichen Rentabilität und des zur Ausführung erforderlichen Kostenaufwandes wird allerdings unter Umständen bei Prüfung der Zulassung eines Projectes durch den Landeseisenbahnrath von einzelnen dieser Bedingungen abgesehen werden können. Die Erklärung über die Annahme derselben ist dagegen als nothwendiges Erforderniss jeder Concessionsbewerbung zu betrachten. (§ 14, No. 6.)

b. Als ein weiteres Erforderniss ist im § 14 sub 1 die Angabe über die Aufbringung des Baucapitals, nebst der Bezeichnung der Frist, innerhalb welcher dieselbe nachgewiesen werden soll, aufgestellt. Die Bestimmung beruht auf der Voraussetzung, dass die Aufbringung des Baucapitals (Finanzirung) der Regel nach erst dann bewirkt werden kann, wenn dem Bewerber die Concession ertheilt ist. Es erscheint daher zweckmässig, die Ertheilung der Concession nicht von dem vorherigen Nachweise des Baucapitals abhängig zu machen. Unter dieser Voraussetzung bedarf es vor Ertheilung der Concession nur der Prüfung des Finanzplanes für die Aufbringung des Baucapitals, damit dieselbe auf völlig solider Grundlage erfolge.

Von der Specialuntersuchungscommission ist ausserdem die Bestellung einer Caution für den rechtzeitigen Nachweis der Aufbringung des Anlagecapitals Seitens des Concessionsbewerbers vorgeschlagen worden. Dieselbe soll zu Gunsten des Staates verfallen,

wenn der Bewerber die Aufbringung nicht rechtzeitig nachzuweisen vermag, und so hoch bemessen werden, dass sie geeignet ist, schwindelhafte Bewerbungen fern zu halten. Dem Vorschlage steht das Bedenken entgegen, dass die Caution, wenn sie dem Zwecke, unsolide Speculanten abzuschrecken, entsprechen soll, so hoch zu bemessen wäre, dass sie wohl auch die solide Bewerbung sehr erschweren würde, weil bedeutendere Mittel dem Bewerber meistens erst nach Aufbringung des Anlagecapitals zur Verfügung stehen. Andererseits muss es bedenklich erscheinen, die Caution nicht von jedem Bewerber, sondern nach dem Ermessen der Behörde nur von demjenigen zu erfordern, dessen Solidität nicht ausser Zweifel ist. Dagegen kann die Bestellung der Caution unter der Voraussetzung als entbehrlich angesehen werden, dass die Wirksamkeit der Concession, bezw. die Verkündung derselben (§ 4 des Gesetzes vom 10. April 1872 — Gesetzsamml. S. 357) erst dann eintritt, wenn die Aufbringung des Anlagecapitals von dem Concessionsbewerber nachgewiesen ist. Durch die Ertheilung der Concession vor der Aufbringung des Anlagecapitals soll nach dem Bericht der Specialuntersuchungscommission dem Bewerber die Aufbringung selbst erleichtert werden, während die Bestellung einer Caution für die Aufbringung des Anlagecapitals als eine unerlässliche Voraussetzung der vorherigen Ertheilung der Concession angesehen ist. Kann aber der bezeichnete Zweck auch ohne die förmliche Ertheilung der Concession durch die amtliche Benachrichtigung des Bewerbers von der erfolgten landesherrlichen Vollziehung der Concessionsurkunde erreicht werden, so bedarf es einer Cautionsbestellung augenscheinlich nicht mehr.

c) ein drittes Erforderniss der Concessionsbewerbungen besteht in der Vorlage des Prospectus, durch welchen die öffentliche Aufforderung zur Zeichnung von Actien erfolgen soll, sofern die Bewerbung mit der Errichtung einer Actiengesellschaft für das Unternehmen verbunden ist (§ 14 No. 5).

Abgesehen von der etwaigen Bedeutung, welche der Prospectus bei der künftigen Actiengesetzgebung erhalten wird, erhält derselbe thatsächlich die Anerbietungen und Verheissungen der Unternehmer gegenüber den Zeichnern, und bildet daher, wenn die Zeichnung von Actien in üblicher Weise unter dem Prospectus erfolgt, die rechtliche Grundlage der Verpflichtungen sowohl der Zeichner wie des Unternehmers. Der Prospect ist daher ein Theil des Finanzplanes, dessen Einsichtnahme die Aufsichtsbehörde bei Prüfung der Finanzirung verlangen kann, damit nicht die Zeichnung des Kapitals auf Grund schwindelhafter Anpreisungen oder in nicht verbindlicher Weise erfolge. Gleichwohl hat es nicht für zweckmässig erachtet werden können, der Aufsichtsbehörde die Genehmigung des Prospectes vorzubehalten, weil derselben leicht die Bedeutung einer Garantie für die Richtigkeit des Inhalts beigelegt werden könnte. Durch die Verpflichtung des Bewerbers zur Vorlage des Prospectus vor Ertheilung der Concession und die weitere Verpflichtung desselben zur Vorlage der Zeichenscheine nach Ertheilung der Concession erlangt die Aufsichtsbehörde die Möglichkeit, festzustellen, ob die Zeichnung durch schwindelhafte Verlockungen oder durch vollständige und wahrheitsgemässe Darlegung des Unternehmens in verpflichtender, rechtlich gesicherter Weise stattgefunden hat.

Zu 2.

Das Verfahren der competenten Behörde bei der Prüfung und weiteren Behandlung der Concessionsgesuche soll durch die in den §§ 15 bis 23 enthaltenen Vorschriften gesetzlich geregelt werden. Die Aenderungen des bisher üblichen Verfahrens bestehen:

a) in der Bekanntmachung der Projecte;
b) in der Mitwirkung des Landeseisenbahnraths.

Die Bekanntmachung ist theils eine allgemeine, für das gesammte Publicum bestimmte, theils eine specielle für die betreffenden Landestheile. — Die erstere erfolgt zweckmässig durch ein amtliches Blatt, welches für alle, das Eisenbahnwesen betreffenden amtlichen Bekanntmachungen bestimmt, oder besonders begründet wird (§ 16 und § 11); die letztere theils durch die Amtsblätter der Bezirkspolizeibehörden (§ 16), theils durch die Auslage derjenigen Theile der Vorarbeiten, welche zur Veröffentlichung geeignet sind (§ 17), so dass die Interessenten sich über die Details des Projectes näher zu informiren im Stande sind. Aehnliche und zum Theil erheblich weiter gehende Bestimmungen enthalten die Englische Gesetzgebung (die standing-ordres des Ober- und Unterhauses), die Oesterreichische Gesetzgebung (Verordnungen vom 14. September 1854 und 4. Februar 1871) und die französische (ordonnance vom 18. Februar 1834 und loi vom 3. Mai 1840), durch welche theils die vollständige Auslegung der Vorarbeiten, theils eine förmliche Enquête über das Project vorgesehen ist. Die Auslegung der gesammten Vorarbeiten und die örtliche Prüfung und Begehung der Bahnlinie erscheint jedoch, abgesehen von dem erheblichen Kosten- und Zeitaufwand, in diesem Stadium des Unternehmens weder nothwendig, noch zweckmässig, zumal, wenn die technische Beschaffenheit der Vorarbeiten, wie solche durch die in § 7 erwähnten Normalvorschriften geregelt wird, eine möglichst sichere Grundlage für die Bemessung des zum Bau effectiv erforderlichen Capitals gewähren soll, weil die dadurch bedingte genauere Begrenzung des Terrains die Speculation provoziren und die Ausführung des Unternehmens zu sehr erschweren würde. — In den Vorschlägen des Berichtes der Specialuntersuchungscommission ist die Mittheilung der Concessionsgesuche an das Reich und die Anhörung der Kreis- und Provinzialvertretungen befürwortet worden. In den Gesetzentwurf sind hierauf bezügliche Bestimmungen nicht aufgenommen worden. Die gesetzlichen Vorschriften über die Mittheilung der Concessionsgesuche an das Reich würden der bevorstehenden Reichsgesetzgebung über das Eisenbahnwesen zu überlassen sein. Zwischenzeitlich besteht kein Hinderniss, im Verwaltungswege dem Reiche die erforderliche Concurrenz zu sichern. Auch wird bei der Zusammensetzung des Landeseisenbahnrathes auf die Rechte und Interessen des Reiches gebührende Rücksicht zu nehmen sein.

Die Anhörung der Kreis- und Provinzialvertretungen für alle Concessionsbewerbungen vorzuschreiben, kann nicht befürwortet werden, weil dadurch eine erhebliche Verzögerung des Verfahrens bedingt würde, — und weil den betreffenden Vertretungen bereits durch die vorgeschriebenen Bekanntmachungen genügende Gelegenheit gegeben wird, von den Projecten Kenntniss zu nehmen und ihre etwaigen Anträge zu stellen.

Die Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes ist durch die §§ 19 bis 23 geregelt worden.

Wenn verschiedene concurrirende Projecte, oder verschiedene Tracen desselben Unternehmens oder endlich verschiedene Bewerber bei Prüfung der Zulassung der Concessionsgesuche in Frage kommen, so muss im Allgemeinen das öffentliche Interesse den Ausschlag geben. Nur für den Fall der Bewerbung Mehrerer für dasselbe Unternehmen ist es nützlich und zweckmässig, in dem Gesetz die Hauptrücksichten zu bezeichnen, nach welchen das öffentliche Interesse abzuwägen ist. Die Reihenfolge in der Bezeichnung derselben wird der Regel nach dem Grade ihrer Bedeutung für die Prüfung des öffentlichen Interesses entsprechen (§ 20).

Die Zulassung der Concessionsgesuche hängt mit der Prüfung der Concessionsbedingungen zusammen, so dass die Feststellung der letzteren ebenfalls der Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes bedarf. Schon aus diesem Grunde ist dieselbe auch bei der periodischen Feststellung der allgemeinen Concessionsbedingungen erforderlich. Als eine der allgemeinen Bedingungen wird auch die Verpflichtung zur Zahlung einer Conventionalstrafe für den Fall, dass die vollständige betriebsfähige Herstellung und Ausrüstung der Bahn nicht innerhalb der vorgeschriebenen Baufrist erfolgt, aufzunehmen sein. Diese Verpflichtung muss den bestehenden Eisenbahnunternehmungen, ebenso wie neuen Unternehmungen auferlegt werden, dagegen wird die Verpflichtung zur Hinterlegung einer Caution bei neuen Unternehmungen unbedingt, bei Concessionsbewerbungen bestehender Eisenbahnunternehmungen für neue Linien nur dann aufzuerlegen sein, wenn die Rente der alten Unternehmungen keine genügende Sicherheit bietet. Die Festsetzung des Betrages der Conventionalstrafe und der Höhe der etwa nach Vorstehendem zu hinterlegenden Caution muss daher den besonderen Bedingungen vorbehalten bleiben. Eine der wesentlichsten dieser besonderen Bedingungen ist die Aufbringung des Anlagecapitals nach Massgabe des genehmigten Finanzplanes, welche demgemäss der Prüfung des Landeseisenbahnrathes ebenfalls zu unterziehen ist. Der Beschlussfassung dieser Behörde muss es überlassen bleiben, bei bestehenden Eisenbahnverwaltungen von der Prüfung des Nachweises abzusehen (§ 24 alin. 4.)

Zu 3.

Die Bestimmungen über den Inhalt der Concessionsurkunde entsprechen den bei der Formulirung dieser Urkunde bisher befolgten Grundsätzen mit Weglassung derjenigen Bestimmungen, welche durch die Vorschriften dieses Gesetzes erübrigt werden (§ 22).

Zu 4.

Das weitere Verfahren nach landesherrlicher Vollziehung der Concessionsurkunde (§§. 24 bis 27) ergiebt sich aus dem Umstande, dass der Regel nach die Aufbringung des Anlagecapitals nebst der Hinterlegung der für die Innehaltung der Baufrist etwa zu bestellenden Caution und bei Actiengesellschaften die Uebereinstimmung des Gesellschaftsstatuts mit den Concessionsbedingungen, sowie die Eintragung in das Handelsregister nachzuweisen bleibt, bevor die Verkündung und Aushändigung der Concessionsurkunde erfolgen kann. Wenngleich die Aufbringung des Anlagecapitals der Regel nach erst nach Vollziehung der Concessionsurkunde möglich sein wird, so bedarf es doch zu diesem Zwecke nicht schon der Verkündung und der Aushändigung der Concessionsurkunde. Während auch den creditwürdigen Unternehmungen der Geldmarkt der Regel nach verschlossen bleibt, so lange die Zulassung derselben völlig ungewiss ist, genügt es dagegen, dass vorbehaltlich der Aufbringung des Anlagecapitals das Zustandekommen des Unternehmens gesichert ist, um ihm den Geldmarkt zu eröffnen. Diese Voraussetzung wird durch die im §. 25, Abs. 1, vorgeschriebene Mittheilung an die Concessionsbewerber erfüllt. Andererseits empfiehlt es sich nicht, schon vor dem Nachweise der Aufbringung die Concession aus der Hand zu geben, so lange die wesentlichste Vorbedingung für die solide Begründung des Unternehmens noch unerfüllt ist. Zu diesem Zwecke wurde bisher der Ausweg gewählt, dass die Concessionsurkunde zwar nach landesherrlicher Vollziehung dem Bewerber behändigt, aber in dieselbe die Bestimmung aufgenommen wurde, dass die Concession keine Gültigkeit erlange, wenn nicht binnen der vorgeschriebenen Zeit die Eintragung in das Handelsregister und hierdurch zugleich die erfolgte Aufbringung des Anlagecapitals nachgewiesen werde. Obgleich die Beibehaltung dieser Einrichtung dadurch nicht ausgeschlossen wird, dass die Prüfung der Nachweisung des Anlagecapitals künftig selbst-

ständig auch durch die Aufsichtsbehörde erfolgen soll, so erschien es doch zweckmässiger, die Verkündung und Aushändigung der Concessionsurkunde selbst zu beanstanden, so lange nicht alle Bedingungen für die Begründung des Unternehmens erfüllt sind.

Die Erfahrung hat ergeben, dass Eisenbahnunternehmungen nicht selten an der Aufbringung des Anlagecapitals scheitern. Es empfiehlt sich daher, um die Möglichkeit zweifelhafter Titel und die dadurch bedingte Unsicherheit der Rechtsverhältnisse aller bei dem Unternehmen betheiligten Personen auszuschliessen, die Aushändigung und Veröffentlichung der Concessionsurkunde als den letzten Act zu behandeln, durch welchen das Verfahren der Concessionirung seinen Abschluss erhält, so dass dieselben erst dann eintreten, wenn alle Vorbedingungen erfüllt sind (§. 26 und 27).

Dass die Prüfung der Nachweisung des Anlagecapitals, sofern dasselbe durch Actienzeichnungen aufgebracht werden soll, sich nicht lediglich auf die Gültigkeit der Zeichnungen und die Beglaubigungen der Unterschriften, sondern auch auf die Creditfähigkeit der Zeichner erstreckt, entspricht dem bereits früher vor der Einführung des Reichsgesetzes vom 11. Juni 1870 bestandenen Verfahren. In welcher Art die Prüfung durch den Landeseisenbahnrath erfolgen soll, muss dem Ermessen desselben anheimgestellt bleiben (§. 24).

Im §. 24, Absatz 3, ist Vorsorge getroffen, dass die Zeichner von Eisenbahnactien dem Staate zur Einzahlung der ersten 20 Procent des Nominalbetrages der Actie verpflichtet werden. Hierdurch wird dem Staate die Möglichkeit gegeben, diejenigen Zeichner im Interesse der Bahnanlage zur Einzahlung zu zwingen, gegen welche die Gesellschaftsvorstände mit der Einziehung der gezeichneten Beträge vorzugehen sich weigerlich halten. Die Thatsache, dass in mehreren Fällen nachweisbar ein erheblicher Theil des Actiencapitals nur zum Schein gezeichnet ist, die Actien selbst dagegen verkauft oder den Unternehmern in Zahlung gegeben sind, weist auf die Nothwendigkeit hin, diese Zeichner im Aufsichtswege durch Verwaltungsexecution zur Einzahlung anzuhalten, sobald die Gesellschaftsvorstände, weil sie entweder selbst gezeichnet oder den Zeichnern die Nichteinziehung der gezeichneten Beträge verbürgt haben, sich in der Erfüllung ihrer Pflicht säumig erweisen. Zugleich erscheint es erforderlich, die Verwendung der eingezahlten Beiträge für die Bahnanlage sicher zu stellen, — mag die Gesellschaft im Besitze der Bahnanlage bleiben oder die Concession verlieren (cfr. §. 31 und §. 43, Absatz 3), — um die Möglichkeit einer Rückvergütung an die Zeichner auszuschliessen.

Ob die Prüfung der Statuten und Statutnachträge durch die Aufsichtsbehörde in gleicher Weise, wie früher, zulässig sei, ist nach §. 3 des Gesetzes vom 11. Juni 1870 vielfach in Zweifel gezogen. Es kann jedoch insoweit, als es sich um die Uebereinstimmung mit den Concessionsbedingungen handelt, von dieser Prüfung nicht abgesehen werden, weil das Statut die Grundlage der Constituirung der Actiengesellschaft bildet, und die Constituirung nur nach Massgabe der Concessionsbedingungen erfolgen darf (§. 24, Absatz 3).

Zu §§. 28—33.

Die Bestimmungen über den Bau der Privateisenbahnen stehen im Zusammenhange mit den Bedingungen, unter welchen die Anlage derselben durch die betreffenden Concessionsurkunden genehmigt ist.

Durch die allgemeine Richtungslinie der Bahn, durch die Grundlagen, auf welchen der Bauanschlag beruht und durch die Vorschriften der allgemeinen Bedingungen über die Art und den Umfang der Bauausführungen sind im Allgemeinen die Verpflichtungen der Unternehmer festgestellt. Die nähere Feststellung derselben muss dem Handelsminister vorbehalten bleiben, sobald durch die specielle Bearbeitung des Projects die erforderliche Grundlage hierfür gegeben ist. Erst durch die Feststellung der Linie den Bahn in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpuncte und durch die Genehmigung der speciellen Bauprojecte wie der Constructionsverhältnisse der Betriebsmittel wird die Verpflichtung des Unternehmers zur Ausführung und Ausrüstung der Bahnanlage endgültig geregelt (§. 29 und §. 30).

Die Beschränkung des Anlagecapitals auf den Betrag, welcher für die Aufbringung der zur anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung effectiv erforderlichen Kostensumme nothwendig ist, muss als eine Grundbedingung der gedeihlichen Entwickelung und Verwaltung der Privateisenbahn-Unternehmungen bezeichnet werden. Die Bemessung dieser Kosten auf Grund der generellen Vorarbeiten ist jedoch keine ganz zuverlässige. Die specielle Bearbeitung des Projectes, welche mit Rücksicht auf den hierzu erforderlichen Zeit- und Kostenaufwand, so wie mit Rücksicht auf die erforderliche genaue örtliche Begrenzung des Terrains erst nach Ertheilung der Concession erfolgen kann, ergiebt häufig eine Aenderung in den Grundlagen, auf welchen der ursprüngliche Kostenzuschlag beruht. Auch sind Umstände, welche sowohl an sich, als in ihrer Einwirkung auf die Zeit und die Kosten der Bauausführung sich der vorherigen Berechnung entziehen, z. B. der Ausbruch eines Krieges, erhebliche Steigerung der Löhne und Materialienpreise, eine nicht vorherzusehende eigenthümliche Beschaffenheit des Terrains etc., häufig der Grund, weshalb die Voraussetzungen, auf welchen der Kostenanschlag beruht, sich als unzutreffend erweisen. Es sind daher Bestimmungen nöthig, durch welche sowohl die etwaige Erhöhung des Anlagecapitals, als auch die Verwendung einer etwaigen Ersparniss an dem Baucapital vorgesehen und geregelt wird. Der Mehrbedarf wird durch die Aufstellung eines neuen Kostenanschlages ermittelt. Die Erhöhung des Anlagecapitals um den Betrag des Mehrbedarfs enthält aber eine Aenderung der Concessionsbedingungen und bedarf daher der landesherrlichen Genehmigung, welche nach Anhörung des Landeseisenbahnrathes zu beantragen ist. Die etwaigen Ersparnisse sind dagegen für künftige ausserordentliche Bedürfnisse des Unternehmens disponibel zu erhalten. Es kann aber andererseits eine Unzulänglichkeit des Baucapitals auch durch die Schuld des Concessionsinhabers herbeigeführt sein, so dass Bestimmungen erforderlich sind, um die gefährdete Ausführung des Unternehmens im öffentlichen Interesse sicher zu stellen. Nicht immer wird die Zurücknahme der Concession mit ihren gesetzlich festzustellenden Folgen dem öffentlichen Interesse entsprechen, weil dieselbe eine erhebliche Verzögerung und der Regel nach die Neubildung des gesammten Bauapparates bedingt. Auch wird die Schuldfrage nicht immer zweifellos sein, so dass es bedenklich erscheinen kann, dem Concessionsinhaber die schweren Verluste aufzuerlegen, welche durch die Zurücknahme der Concession bedingt werden. Es darf daher auch für diesen Fall die Möglichkeit einer Erhöhung des Anlagecapitals, durch welche der Concessionsinhaber zur Vollendung des Unternehmens in den Stand gesetzt wird, nicht unbedingt ausgeschlossen werden. Eine verschärfte Controle der Verwendung der zu bewilligenden Baumittel erscheint dagegen in solchen Fällen gerechtfertigt (§. 32).

Da die Innehaltung der bei Genehmigung einer Eisenbahnanlage festgestellten Baufrist nicht von der Eröffnung des Betriebes derselben, sondern von der vollständigen betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Bahn abhängig ist, so muss auch der Vorbehalt einer amtlichen Revision der Anlage vor Eröffnung des Betriebes als eine nothwendige gesetzliche Bedingung der ertheilten Genehmigung in dem vorliegenden Gesetzentwurf aufgenommen werden. Die desfallsigen im §. 33 enthaltenen Vorschriften entsprechen dem bisherigen Verfahren. Da die Baufrist nur den spätesten Termin bezeichnen soll, bis zu welchem die Betriebseröffnung stattfinden muss, so entspricht die Schlussbestimmung des §. 33 dem Umfange der dem Unternehmer auferlegten Verpflichtung.

Zu §. 34.

Die grundsätzliche Behandlung der Abänderungen der Concessionsbedingungen ergiebt sich aus dem allgemeinen Theile der Motive des Entwurfes. Die generelle Klausel am Schlusse des Absatz 2 des Paragraphen ist erforderlich, weil nicht die Form der Betriebsüberlassung, sondern die Wirkung derselben die Prüfung und Genehmigung der Zulässigkeit bedingt und die letztere durch Betriebsverträge aller Art herbeigeführt wird.

Zu §§. 35 bis 43.

Die Bestimmungen des Gesetzentwurfs über den Verlust der Eisenbahnconcessionen enthalten Ergänzungen und Aenderungen des bisherigen gesetzlichen Vorschriften.

Dass die Concession durch den Wegfall des berechtigten Inhabers erlischt, ist zwar selbstverständlich. Es bedarf jedoch der ausdrücklichen Hervorhebung auch dieses Erlöschungsfalles, weil die im §. 43 des Entwurfs aufgeführten rechtlichen Folgen des Erlöschens nicht auf alle Erlöschungsfälle Anwendung finden.

Der Verzicht des Concessionsinhabers bedarf der formellen Beurkundung. Es erscheint nicht erforderlich, die Zulässigkeit des Verzichts von der staatlichen Genehmigung abhängig zu machen, weil das Interesse des Staats vor Vollendung der Bahnanlage durch die nach §. 21 in den Concessionsbedingungen festgesetzte Conventionalstrafe, nach Vollendung der Bahnanlage durch die Versteigerung derselben genügend gesichert ist.

Die Verleihung der Concessionen unter dem Vorbehalt, dass nach Ablauf einer bestimmten Zeitdauer die Bahanlage ganz oder zum Theil unentgeltlich vom Staate erworben werden kann, ist in den meisten Deutschen und fremdländischen Staaten üblich; die Zeitdauer ist theils gesetzlich vorgeschrieben, theils in den Concessionsbedingungen regulirt und variirt in den verschiedenen Staaten bis zu 99 Jahren. Nur diejenigen Staaten, in welchen bis jetzt Eisenbahnanlagen staatsseitig weder ausgeführt noch betrieben sind, namentlich England und Nordamerica, haben ähnliche Bestimmungen nicht aufgenommen. So wird in Oesterreich das Eigenthum der Bahn nach Ablauf von 90 Jahren unentgeltlich erworben, jedoch mit Ausschluss aller lediglich für das Transportgeschäft bestimmten Gegenstände und Realitäten, für welche also volle Entschädigung zu leisten ist (§§. 7 und 8 des Gesetzes vom 14. September 1854). In Frankreich wird nach Ablauf von 99 Jahren das Eigenthum der Bahn vom Staate unentgeltlich erworben, jedoch mit Ausnahme der Mobilien (objets mobiliers), welche auf Verlangen des einen oder anderen Theiles nach einer Taxe zu übernehmen sind (§. 35 des cahier des charges). Aehnlich wird in Belgien verfahren (§. 57 des cahier des charges vom 20. Februar 1866). Auch in den Concessionen vieler Deutschen Staaten und in den meisten von der Russischen Regierung ertheilten Concessionen sind analoge Bestimmungen enthalten. In den Gesetzgebungen anderer Staaten, namentlich der Schweiz (Gesetz vom 23. December 1872) und Baden (Gesetz vom 5. September 1869) sind die Modalitäten des etwaigen Erwerbes durch den Staat den Concessionsbedingungen vorbehalten. Letzteres empfiehlt sich deshalb nicht, weil bei einem Vorbehalte zu Gunsten des Staates von solcher Bedeutung von einer gleichmässigen und gesetzlichen Regelung nicht wohl abgesehen werden kann. Die Annahme eines solchen gesetzlichen Vorbehaltes ist dagegen an sich nicht unbedenklich. Bereits bei Berathung des Gesetzes vom 3. November 1838 ist derselbe Gegenstand näherer Erörterungen gewesen, jedoch aus zwei Gründen verworfen worden:

1. weil man befürchtete, die Privatspeculation von dem Bau von Eisenbahnen abzuschrecken,
2. weil man die Möglichkeit einer mit dem Verlauf der Frist und dem abnehmenden Interesse des Bahneigenthümers zunehmenden Vernachlässigung der Verwaltung befürchtete.

Die erstere Befürchtung hat sich nach den Erfahrungen aller Länder, in welchen ähnliche Bestimmungen bestehen, als unbegründet erwiesen.

Die Möglichkeit einer nachlässigen Verwaltung beschränkt sich aber jedenfalls auf eine ungenügende Erhaltung derjenigen Theile der Bahnanlage, welche ohne Entschädigung abgetreten werden sollen. Mit Rücksicht hierauf würde die Annahme des in Rede stehenden gesetzlichen Vorbehalts unter der Voraussetzung einem erheblichen Bedenken nicht unterliegen, dass für diejenigen Theile der Bahnanlage, welche der Gefahr der Vernachlässigung und Deterioration vorzugsweise ausgesetzt sind, der Schätzungswerth erstattet wird. Da bei einer sorgfältigen staatlichen Beaufsichtigung des Unternehmens diese Gefahr sich auf das bewegliche Inventar der Bahn in der Hauptsache beschränkt, so ist im Einklange mit den meisten fremdländischen Gesetzgebungen das bewegliche Zubehör der Bahn, also namentlich der Wagen- und Locomotivpark nebst dem gesammten Betriebsinventar und Material von dem unentgeltlichen Erwerbe in dem §. 38 des Gesetzentwurfs ausgeschlossen. Eine ungenügende Erhaltung des Bahnkörpers und des unbeweglichen Zubehörs der Bahn kann dagegen, da sich dieselbe der Controle weniger entzieht, durch eine verschärfte Beaufsichtigung wirksam verhindert werden. Ueberdies wird der Staat, sofern das Interesse desselben gleichwohl gefährdet erscheinen sollte, durch die Bestimmung des §. 39 in die Lage gesetzt, das Eigenthum der Bahn schon vor dem Ablauf des auf 90 Jahre festgesetzten Zeitraums zu erwerben, ohne die Vortheile zu verlieren, welche ihm durch den theilweisen Ablauf desselben bereits erwachsen sind (§. 38).

Die Bestimmung des §. 39 schliesst sich den Vorschriften des §. 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 mit der Massgabe an, dass einerseits principaliter nur eine Rente als Entschädigung gewährt wird, weil das Recht des Concessionsinhabers durch den Vorbehalt des Staates der Zeitdauer nach beschränkt wird, andererseits die eventuell zu gewährende Capitalabfindung unter Berücksichtigung der Dauer der Concession zu 5 statt zu 4 pCt. von dem durchschnittlichen Reinertrage der letzten 5 Jahre berechnet wird. Die Ermittelung dieser Reinerträge bedingt die Aufstellung besonderer Betriebsrechnungen für die abzutretende Bahnstrecke, sofern der Bahneigenthümer noch andere Bahnstrecken im Betriebe hat, kann jedoch auch nachträglich auf Grund der Gesammtjahresrechnungen der Verwaltung erfolgen. Die Abänderung des Zinsfusses, nach welchem die Capitalsation erfolgt, entspricht den veränderten Verhältnissen und erscheint um so mehr gerechtfertigt, als durch die Gewährung einer festen Rente statt eines veränderlichen Reinertrages dem Bahneigenthümer ohnehin ein erheblicher Vortheil zugewendet wird. Dass in den Fällen des §. 38 und 39 nur diejenigen Schulden vom Staate übernommen werden, mit welchen das Unternehmen unter ausdrücklicher Zustimmung des Staates belastet ist, wird zur Wahrung der Ansprüche des Staates erforderlich sein, entspricht überdies der Vorschrift des §. 6 des Gesetzes vom 3. November 1838. Hierbei darf es als selbstverständlich bezeichnet werden, dass bei Berechnung des Reinertrags der Bahnanlage die zur Verzinsung und Amortisation der für dieselbe aufgenommenen Schulden verwendeten Beträge ebenso, wie die jährlichen Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungfonds in Abzug zu bringen sind.

Durch die Bestimmung des §. 40 soll die Möglichkeit ausgeschlossen werden, dass durch den Erwerb einer besonders concessionirten Bahnstrecke Seitens des Staates das Gesammtnetz des Bahneigenthümers in zwei oder mehrere nicht verbundene Theile zerlegt und dass die unmittelbar anschliessenden, später concessionirten Bahnen, für welche die Concession vielleicht nur mit Rücksicht auf die abzutretende Bahnstrecke nachgesucht ist, durch die Trennung von der letzteren erheblich entwerthet werden.

Die Entziehung der Concession zu einer Eisenbahnanlage findet nach dem Gesetz vom 3. November 1838 in zwei Fällen statt:

1. bei nicht rechtzeitiger Vollendung der Bahn (§. 21),
2. bei Nichterfüllung der Concessionsbedingungen (§. 47).

Beide Fälle sind insofern gleichmässig behandelt, als sie die Versteigerung der Bahnanlage für Rechnung des Eigenthümers nach sich ziehen, insofern dagegen verschieden aufgefasst, als der erstere Fall als die Ausübung eines Vorbehaltes der Concession, der letztere Fall dagegen als eine Verwirkung der Concession behandelt ist. Nach den Materialien des Gesetzes ist daher auch angenommen, dass im letzteren Falle ein gerichtliches Verfahren über die Verwirkung mit contradictorischer Verhandlung und Entscheidung stattfinden wird, während es in dem ersteren Falle eines solchen nicht bedarf. Aehnliche Bestimmungen finden sich in dem Französischen cahier des charges Art. 39 und 40, desgleichen in dem Belgischen (Art. 19 bis 21) und in dem Schweizerischen Gesetz vom 23. December 1872 §§. 13 und 28. Andere Gesetzgebungen, namentlich die Oesterreichische und die Englische, kennen solche Bestimmungen nicht, haben vielmehr als äusserstes Zwangsmittel die Sequestration der Bahn zugelassen, so dass, wenn hiervon ein Erfolg nicht zu erwarten ist, die Aufgabe der Bahnanlage (abandonment) lediglich erübrigt. In dem vorliegenden Entwurf ist die Entziehung der Concession als äusserstes Mittel, um die bedingungsmässige Ausführung und Ausrüstung der Bahnanlage, sowie den bedingungsmässigen Betrieb derselben im allgemeinen Landesinteresse sicher zu stellen, beibehalten worden. Es ist möglich, dass die Rentabilität einer Bahn nach Eröffnung des Betriebes sich so ungünstig gestaltet, oder bereits vor Fertigstellung derselben so ungünstig beurtheilt wird, dass die Aussicht, die Kosten des Betriebes aus dem Betriebsaufkommen zu decken, für die Zukunft zweifelhaft erscheint. Unter solchen Umständen ist die Sequestration kein geeignetes Mittel, um die Verpflichtung des Bahneigenthümers den Bau oder den Betrieb der Bahn fortzusetzen, zu erzwingen, sofern derselbe sich nicht im Besitze anderweiter Vermögensobjecte befindet, um die Betriebszuschüsse zu decken. Es kann aber die Vollendung der Bahn und beziehungsweise die Fortführung des Betriebes im Interesse der angrenzenden Landestheile so dringend wünschenswerth sein, dass die Aufgabe und der Abbruch der Anlage nicht zugelassen werden darf. In diesen Fällen erübrigt nur die Entziehung der Concession und die Versteigerung der Bahnanlage. Dass alsdann ein Käufer für dieselbe sich nicht finden werde, kann nicht ohne Weiteres angenommen werden, da auf die Rentabilität einer Bahn die Eigenthumsverhältnisse derselben von bedeutendem Einflusse sind, so dass der Ankäufer durch die Einverleibung der Bahn in ein mächtiges Bahnnetz vielleicht eine Rente erzielen wird, auf welche der frühere Eigenthümer eine begründete Aussicht nicht haben konnte. Ausserdem würde in der Ermangelung eines anderen Käufers immerhin noch der Staat die Anlage übernehmen können, da derselbe unter Umständen in der Lage ist, den etwa erforderlichen Zuschuss mit dem anderweiten Staatsinteresse an der Ausführung des Unternehmens zu compensiren.

Die Fälle der Concessionsentziehung sind in dem vorliegenden Gesetzentwurf unter den gemeinsamen Gesichtspunct der Nichterfüllung der Concessionsbedingungen gebracht und nur in so weit besonders aufgezählt worden, als es wünschenswerth erscheint, bei den wichtigeren practischen Anwendungsfällen die gesetzlichen Folgen ausdrücklich hervorzuheben. Dass die Nichterfüllung der dem Concessionär obliegenden Verpflichtung nicht allein dann, wenn derselben ein Verschulden des Concessionsinhabers zum Grunde liegt, die gesetzliche Folge nach sich ziehen kann, ist desshalb nothwendig, weil auch bei unverschuldeter Nichterfüllung die Concessionsentziehung eintreten muss, sobald der Concessionsinhaber nicht mehr in der Lage ist, seine Verpflichtung zum Bau und Betriebe der Bahn erfüllen zu können. Der sub 3 gedachte Fall ist namentlich durch die practische Erfahrung an die Hand gegeben. Es ist wiederholt von Concessionsinhabern eine Erhöhung des Anlagecapitals nachgesucht worden, ohne dass ein Mehrbedarf gegen den ursprünglichen Anschlag nachgewiesen werden konnte. In Fällen dieser Art ist die Unzulänglichkeit der Baumittel und die Unmöglichkeit, mit denselben die Bahn betriebsfähig herzustellen, offenbar. Dass die Unzulänglichkeit durch Reversirungen und Scheinzeichnungen beziehungsweise durch unvollständige Aufbringung des Baucapitals entstanden ist, kann einem Zweifel nicht wohl unterliegen, weil sonst die Entstehung der Mehrkosten von dem Concessionsinhaber hätte nachgewiesen werden müssen. Es kann also nur angenommen werden, dass eine der wesentlichen Concessionsbedingungen, nämlich die vollständige Aufbringung des Anlagecapitals, nicht erfüllt und die rechtzeitige Vollendung des Baues ohne Nachbewilligungen nicht mehr möglich ist, dass in solchen Fällen, obgleich die Erhöhung des Anlagecapitals unzulässig erscheint, gleichwohl der Ablauf der Baufrist abgewartet werde, um demnächst auf Grund der Bestimmung sub 1 des §. 41 die Concessionsentziehung einzuleiten, widerspricht dem öffentlichen Interesse, weil der Bau auf lange Zeit sistirt, die Anlage selbst verfallen und abgesehen von den durch eine unfertige Bahnanlage bedingten Unzuträglichkeiten, die Eröffnung des Betriebes zum Nachtheil des auf die Bahn angewiesenen Publicums vielleicht auf Jahre hinausgeschoben würde. Auch hier rechtfertigt sich daher die Concessionsentziehung, wenn nicht ausnahmsweise im überwiegenden Interesse die Erhöhung des Baucapitals zweckmässig und angänglich erscheinen sollte (§. 32). Aus denselben Gründen rechtfertigt sich die Concessionsentziehung, wenn die bewilligte Erhöhung von dem Concessionsinhaber nicht aufgebracht werden kann. Sofern die nachträgliche Erfüllung der dem Concessionsinhaber obliegenden Verpflichtung nach Lage der Verhältnisse noch für möglich erachtet wird, ist durch die Bewilligung einer endlichen Frist zur Erfüllung der Billigkeit genügend Rechnung getragen, während die Bemessung dieser Frist nach Massgabe der Umstände erfolgen muss und daher der Behörde zu überlassen ist.

Dass und weshalb ein bestimmt geregeltes Verfahren für die Concessionsentziehung erforderlich sei, ist in dem allgemeinen Theil der Motive bereits nachgewiesen worden. Eine verschiedene Behandlung der einzelnen Fälle erscheint nicht zweckmässig, da der Grund der Concessionsentziehung im Wesentlichen überall derselbe, die Nichterfüllung der dem Concessionsinhaber obliegenden Verpflichtungen ist. Ein gerichtliches Verfahren und eine gerichtliche Entscheidung nach Analogie der landrechtlichen Grundsätze über die Verwirkung der Privilegien (Allgemeines Landrecht §. 72 Einleitung) vorzuschreiben, wird sich deshalb nicht empfehlen, weil einestheils dadurch eine dem Landesinteresse höchst nachtheilige Verzögerung bedingt würde, anderentheils die für die Entscheidung massgebenden Erwägungen nur zum Theil rechtlicher Natur sind und vorwiegend mit einer Würdigung der betheiligten Interessen des Staates und der auf die Bahn angewiesenen Landestheile im Zusammenhange stehen. Die Entscheidung durch den Landeseisenbahnrath bietet daher auch hier eine Garantie sowohl für eine allseitige

und sorgfältige Prüfung der massgebenden Rücksichten, wie für eine beschleunigte Erledigung.

Durch die Verleihung der Concession und die Ausführung der Bahnanlage auf Grund des verliehenen Rechtes hat der Staat den Anspruch erworben, dass die vorhandene Anlage nach Massgabe der festgestellten Projecte vollendet und in Betrieb gesetzt werde. Nachdem durch den Verlust der Concession der Bahneigenthümer ausser Stand gesetzt ist, der übernommenen Verpflichtung zum Bau und Betriebe der Bahn gerecht werden zu können, erübrigt nur die zwangsweise Uebertragung der Rechte desselben an der Anlage auf einen neuen Concessionsinhaber, sofern nicht die dem Staate zustehende Berechtigung aufgegeben werden soll. Im ersteren Fall findet die Versteigerung der Bahnanlage, im letzteren Falle der Abbruch derselben statt. Die Aufgabe der Bahn bedarf ebenso, wie die Anlage derselben, der landesherlichen Genehmigung. Da die Aufgabe unter Umständen, z. B. wenn die bisherige Bedeutung einer Bahnstrecke durch eine neue Bahnanlage völlig verloren gegangen ist, so unbedenklich sein kann, dass eine Versteigerung resultatlos bleiben würde, so muss die Möglichkeit nachgelassen werden, nach Anhörung des Landeseisenbahnraths von der der letzteren ganz abzusehen (§. 43). Die Versteigerung einer Bahnanlage findet nach den bisher geltenden gesetzlichen Bestimmungen nur in den Fällen der §§. 21 und 47 des Gesetzes vom 3. November 1838 statt. Dem Zwecke der Versteigerung, die Bahn als solche dem Verkehr zu erhalten, entsprechend muss dieselbe jedoch in allen Fällen statt finden, in welchen es an einem berechtigten Inhaber fehlt.

Zu §. 44 bis 57.

Das Gesetz vom 3. November 1838 bezeichnet die Versteigerung der Eisenbahnanlagen als eine öffentliche. Aus der Fassung und den Materialien zu den betreffenden Bestimmungen ergiebt sich, dass hier an eine gerichtliche Versteigerung gedacht ist. Die innerhalb des Preussischen Staates geltenden Subhastationsordnungen enthalten jedoch keinerlei besondere Bestimmungen über das bei der Versteigerung von Eisenbahnanlagen zu beobachtende Verfahren. Die allgemeinen Bestimmungen über die Versteigerung von Grundstücken sind dagegen auf Eisenbahnanlagen unanwendbar, weil Voraussetzungen, Formen und Wirkungen der Versteigerung von Eisenbahnanlagen sich anders gestalten müssen, wie bei der nothwendigen Subhastation von Grundstücken. Die lastenfreie Uebertragung des Eigenthums an den zur Bahnanlage gehörigen Realitaten auf den Ankäufer kann durch die Versteigerung nicht wohl herbeigeführt werden, weil die Feststellung der Eigenthumsverhältnisse und das Aufgebot der Realberechtigten bei ausgedehnten Bahnanlagen, zumal, wenn die Regulirung des Grunderwerbes noch nicht beendigt ist, annähernd unmöglich, jedenfalls aber auf das Aeusserste schwierig und zeitraubend sein würde. Es kann daher die Versteigerung einer Bahnanlage nur die Bededeutung haben, die Rechte des bisherigen Concessionsinhabers an der Anlage, wie sie steht und liegt, ohne Gewähr auf den Ankäufer zu übertragen. Andererseits kann die Versteigerung nur mit der Massgabe erfolgen, dass dem Ankäufer die Concession zum Bau und Betriebe der Bahn demnächst verliehen werde. Es darf daher, damit das Versteigerungsverfahren nicht resultatlos bleibe, zunächst nur derjenige Bieter zugelassen werden, welcher für die Verleihung der Concession geeignet erscheint, so dass die Prüfung und Zulassung der Bieter in derselben Weise erfolgen muss, wie die Prüfung und Zulassung der Bewerber um eine Eisenbahnconcession (vergl. §. 49 und §. 14 und 15 des Entwurfs).

Es darf ferner die Uebertragung der Rechte des bisherigen Concessionsinhabers auf den Ankäufer erst mit der Ertheilung der Concession eintreten. Die hierdurch bedingte Communication der die Versteigerung leitenden Behörde und der mit der Prüfung und Zulassung der Concessionsgesuche beauftragten Behörde, sowie der Umstand, dass sowohl die Zulassung der Bieter als auch die Bestätigung des Meistbietenden in der Hand der letzteren Behörde liegt, lassen es zweckmässig erscheinen, von einem gerichtlichen Versteigerungsverfahren ganz abzusehen. Aus diesen Gründen und im Interesse einer beschleunigten und sachgemässen Erledigung durch einen mit dem Gegenstande vertrauten Commissar ist das Versteigerungsverfahren in dem vorliegenden Entwurf als eine administrative Zwangsmassregel, um die Bahnanlage dem öffentlicaen Verkehr zu erhalten, geregelt woden.

Die persönlichen Rechte und Verpflichtungen, in welche des bisherige Concessionsinhaber Dritten gegenüber in Bezug auf die Bahnanlage eingetreten ist, sind nicht Gegenstand der Uebertragung auf den Ankäufer (§. 44). Die mit Genehmigung des Staates zu Lasten des Unternehmens aufgenommenen Schulden können zwar insoweit, als die Rente der Bahn zur Deckung von Zinsen und Amortisation ausreichend erscheint, auf den Kaufpreis übernommen werden (§. 47, Nr. 2). Selbstredend bleibt aber den Gläubigern sowohl der persönliche Anspruch gegen den bisherigen Concessionsinhaber, als auch das etwaige Kündigungsrecht nach Massgabe des Inhalts der Anleiprivilegien vorbehalten, so dass durch die bezügliche Bestimmung in den Bedingungen für die Zulassung der Bieter nur dem Ankäufer gegenüber den Gläubigern, nicht aber den Gläubigern gegenüber dem Ankäufer eine Verpflichtung auferlegt wird.

Die Versteigerung muss an dem Orte der bisherigen Verwaltung der Eisenbahn erfolgen, weil das für die Einleitung der Versteigerung und die Information der Bieter erforderliche Material dem Gebrauche der Verwaltung nicht entzogen werden darf (§. 45).

Zur Erleichterung der Information der Bieter ist es erforderlich, diejenigen Nachweisungen, durch welche die Bieter in den Stand gesetzt werden, für die demnächstige Abgabe ihrer Gebote den Werth der zu versteigernden Bahnanlage zu veranschlagen, zur öffentlichen Einsicht auszulegen, da eine förmliche Schätzung bei den im Bau begriffenen ebenso, wie bei den zwar vollendeten, aber eine ungenügende Rente ergebenden Eisenbahnen nicht wohl möglich ist. Die Aufstellung dieser Nachweisung muss unter Zuziehung des bisherigen Concessionsinhabers erfolgen und durch die im §. 46 sub 5 erwähnten Bedingungen Vorsorge getroffen werden, dass, insofern die Nachweisungen der Theile und Zubehörungen der Bahnanlage sich in der Folge als unrichtig erweisen sollten, eine entsprechende Minderung des von dem Ankäufer an den bisherigen Concessionsinhaber zu entrichtenden Kaufpreises eintritt (cfr. § 54). Sodann sind alle diejenigen Urkunden, aus welchen die Berechtigungen und Verpflichtungen des Bahneigenthümers hinsichtlich der Bahnanlage zu entnehmen sind, in gleicher Weise auszulegen, soweit dieselben sich im Besitze des Antragstellers befinden. Ferner sind die Bedingungen für die Zulassung der Bieter festzustellen. Zu diesen letzteren gehören namentlich auch die Bedingungen der Concession für den Ansteigerer. Da letzterer einer besonderen Concession bedarf, so ergiebt sich: dass nicht jeder Bieter zugelassen werden kann, sondern nur derjenige, welcher den Voraussetzungen der Concessionsbewerbung im § 14 genügt, — dass ferner jeder Bieter vorher dem Handelsminister bezeichnet und von demselben nach Anhörung des Landeseisenbahnrathes als geeigneter Bewerber anerkannt sein muss, — dass endlich sowohl die allgemeinen Bedingungen für die Zulassung der Bieter, als auch die besonderen Bedingungen für die Zulassung des einzelnen Bieters nach Anhörung des Landeseisenbahnrathes vom Handelsminister festgestellt werden müssen (§ 49). Da eine förmliche Taxe des Unternehmens nicht möglich ist, andererseits aber für die Regulirung der Bieter-Caution (§ 47 Nummer 4), welche ausser der besonderen für die rechtzeitige Vollendung unfertiger Bahnanlagen gemäss §21 etwa zu hinterlegenden Caution zu bestellen ist, ein bestimmter Minimalwerth der Anlage angenommen werden muss, so erübrigt nur, die Bestimmung dieses niedrigsten Preises der Aufsichtsbehörde (§ 47 Nr. 1) unter Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes zu überlassen. Findet sich ein zulässiger Bieter nicht, so ist dem Staate das Recht vorbehalten, gegen Zahlung des niedrigsten Preises die Anlage zu übernehmen (§ 57). Diese letztere Bestimmung bildet die nothwendige Ergänzung des ganzen Verfahrens, weil unter Umständen nur der Staat zur Uebernahme der Bahnanlage im Stande sein wird. Dass hierbei eine Bereicherung des Staates auf Unkosten des Bahneigenthümers Statt finde, kann deshalb nicht angenommen werden, weil der Erwerbspreis einerseits von dem Landeseisenbahnrath geprüft und festgestellt ist (§ 46 Nr. 5), andererseits durch die erfolglose Versteigerung der Beweis geliefert wird, dass durch den niedrigsten Preis der wirkliche Kaufwerth der Anlage nicht unterboten wird. Ueberdies kann der Staat erst dann von dieser Befugniss Gebrauch machen, wenn die zuvörderst eintretende zweite Versteigerung gleichfalls erfolglos geblieben ist. Die zweite Versteigerung findet auch dann Statt, wenn aus anderen Gründen, namentlich in Folge Versagung der für den Ansteigerer erforderlichen Genehmigung zum Bau und Betriebe der Bahn die erste Versteigerung erfolglos geblieben ist. Dass in diesem Falle veränderte Bedingungen, namentlich die Festsetzung eines anderweiten Minimalpreises, der Versteigerung zum Grunde gelegt werden, ist für den Fall, dass die zweite Versteigerung durch den Mangel eines zulässigen Gebotes bei der ersten Versteigerung veranlasst ist, erforderlich (§ 56).

Die Vorschriften über die Bekanntmachung des Versteigerungstermins und über das Verfahren in dem Termine sind den Bestimmungen der Subhastationsordnung vom 15. März 1869 (Gesetzsamml. S. 421) nachgebildet. Das letztere schliesst mit der Feststellung des Meistbietenden und des Meistgebots (§ 48 und § 50 bis 52).

Da der Meistbietende als Concessionsbewerber die im § 24 des Entwurfs vorgeschriebenen Nachweisungen zu erbringen hat, bevor die Concession in Wirksamkeit treten kann, so muss auch der Uebergang der Rechte des früheren Concessionsinhabers auf den Ansteigerer bis dahin ausgesetzt bleiben. Gelingt es demselben nicht, die Nachweisungen rechtzeitig zu erbringen, so treffen ihn bei der einzuleitenden neuen Versteigerung die im § 56 Absatz 1 erwähnten Nachtheile, für welche die nach § 47 No. 4 hinterlegte Caution (Bietercaution) haftet.

Mit der Wirksamkeit der für den Ansteigerer ertheilten Concessionen erfolgt die Ausfertigung der Versteigerungsverhandlung (§ 55). Die Feststellung des Zeitpunctes, in welchem die Rechte des früheren Concessionsinhabers auf den neuen Bewerber der Bahnanlage übergehen, ist in analoger Weise auch dann erforderlich, wenn der Staat bei der Versteigerung Meistbietender geblieben ist oder auf Grund des §57 Absatz 1 die Bahnanlage übernimmt. Hier tritt die förmliche nach § 11 bekannt zu machende Erklärung des Handelsministers an die Stelle der landesherrlichen Concession. Dass die Bewilligung der für den Erwerb der Bahnanlage erforderlichen Geldmittel Seitens der Landesvertretung stattfinden muss, ist hierbei als selbstverständlich zu bezeichnen.

Zu §§ 58 bis 63.

Die Genehmigung zur Anlage von Staatseisenbahnen erfolgt auf Grund desjenigen Gesetzes, durch welches die Mittel zur Ausführung der Anlage bewilligt worden sind. Die Vorbedingungen für die Anlage von Staatseisenbahnen sind daher nur insoweit in das vorliegende Gesetz aufzunehmen, als die Bahandlung der Projecte, bevor die gesetzliche Bewilligung der zur Ausführung erforderlichen Mittel nachgesucht werden kann, durch denselben geregelt wird. Da die Bestimmungen über

die Anfertigung der Vorarbeiten nach ihrer Fassung sowohl auf Staatsbahnen wie auf Privatbahnen Anwendung finden, so beschränken sich die näheren Vorschriften über die Vorbereitung der Staatseisenbahnprojecte auf die technische Revision der Vorarbeiten, auf die Bekanntmachung des Projectes (§ 58), die Auslegung der Uebersichtspläne, die Begutachtung der Provinzialbehörden (§ 59) und die Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes bei Prüfung des Projectes, der etwaigen Anträge und der besonderen Bestimmungen über die Ausführung (§ 60). Die Bestimmungen der allgemeinen Concessionsbedingungen finden ihrer Natur nach auf die Staatsbahnen nur theilweise Anwendung (§ 61). Die §§ 62 und 63 enthalten die analoge Anwendung der im § 21 Absatz 3 und § 33 enthaltenen Vorschriften auf die Anlage von Staats-Eisenbahnen.

Zu § 64.

Die Bestimmungen über die Abänderung der Concessionsbedingungen, über die Zurücknahme der Concessionen, über das Erlöschen derselben durch Verzicht und durch den Wegfall des Concessionsinhabers, so wie über die Versteigerung von Eisenbahnanlagen müssen auch auf die vorhandenen Eisenbahnunternehmungen Anwendung finden. Die Zulässigkeit dieser Ausdehnung ist nach dem bestehenden Rechte ohne Bedenken.

Der Contract über den Verkauf der Friedrich-Franz-Eisenbahnen,

welcher uns von der Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft auf unser Ersuchen soeben mitgetheilt wird, lautet wie folgt:

Zwischen dem Kammerdirector Böcler zu Schwerin, als Commissarius der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerin'schen Regierung einerseits, und der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt und Berlin, der Disconto-Gesellschaft zu Berlin und der Firma Adolph Carstanjen zu Köln andererseits, ist über die Grossherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahnen folgender Vertrag geschlossen:

§ 1. Die Grossherzogliche Regierung verkauft dem vorbenannten Consortium die gesammten Grossherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahnen, bestehend aus den Strecken: Strassburg (Preussisch-Strelitzer Landesgrenze) - Bützow - Kleinen - Lübeck, Bützow - Rostock, Kleinen-Wismar, Kleinen - Hagenow, mit allem Zubehör dieser Bahnstrecken, insbesondere den Bahnhöfen, den zu Bahnzwecken erworbenen Grundstücken, einschliesslich derjenigen, welche zur Verfügung der Bahnverwaltung verblieben sind, den dazu gehörigen Telegraphen-Anlagen, den Gebäuden und Bauwerken, dieselben mögen bereits vollendet oder in der Ausführung begriffen sein, dem gesammten Locomotiven- und Wagenparke — mit Ausnahme der Grossherzoglichen Salonwagen einschliesslich der Balcons, den vorhandenen Reservestücken, den Werkzeugen, Werkzeugmaschinen, Geräthen, Mobilien und den Materialvorräthen jeder Art, überhaupt mit allen für die Bahn bis zum Tage der Uebergabe beschafften und an diesem Tage im Eigenthum der Bahnverwaltung sich befindenden beweglichen und unbeweglichen Gegenständen, einschliesslich der gesammten Registratur, Plankammer und Bibliothek der Bahnverwaltung, mit alleiniger Ausnahme der Personalacten über diejenigen Beamten, welche nicht in den Dienst der neuen Verwaltung übergehen.

§ 2. Käufer verpflichten sich, baldthunlichst, spätestens aber bis zum 1. October 1873, auf ihre Gefahr eine Actiengesellschaft zu errichten und derselben zum eigenen Betriebe das Eigenthum der Bahn mit Zubehör in demselben Umfange zu übertragen, wie sie solches in Folge des gegenwärtigen Vertrages erwerben. Die Beförderung von Privatdepeschen mittelst der Bahntelegraphen ist der Gesellschaft insoweit gestattet, als Gesetze des Deutschen Reichs nicht entgegenstehen.

§ 3. Der Kaufpreis besteht 1) in einer 64 Jahre lang vom 1. Januar 1873 an zu entrichtenden Annuität von 320 000 Rth., buchstäblich Dreihundertzwanzig Tausend Thaler Cour., fällig in halbjährigen Raten postnumerando an jedem 1. Juli und 2. Jan.; 2) in drei Millionen Thalern, welche entrichtet werden wie folgt: a) Käufer zahlen gegen Aushändigung der Contractsbestätigung von Seiten des Grossherzoglichen Staats-Ministerii 500 000 Rth., buchstäblich Fünfhunderttausend Thaler, b) sie stellen für Rechnung der Grossherzoglichen Regierung zur Verfügung der Norddeutschen Bank in Hamburg zum 1. Mai 1874 1 000 000 Rth., buchstäblich eine Million Thaler, zum 1. Mai 1875 1 125 000 Rth., buchstäblich Eine Million Einhundert Fünf und Zwanzig Tausend Thaler. Es steht ihnen frei, diesen letzteren Betrag ganz oder theilweise schon zum 1. Mai 1874 zu zahlen, wenn sie davon spätestens 4 Monate vorher der Grossherzoglichen Regierung Anzeige machen. Auf den vorausbezahlten Betrag werden den Käufern Jahreszinsen von ¼ Proc. gut gerechnet. c) Den Rest von 375 000 Rth., buchstäblich Dreihundert Fünf und Siebenzig Tausend Thaler, zahlen Käufer am 2. Januar 1876. Auch diesen Betrag können sie ganz oder theilweise entweder bei Aushändigung der Contractsbestätigung oder demnächst nach vorgängiger dreimonatlicher Anzeige an jedem 2. Januar und 1. Juli vorauszahlen. Was von diesen 3 Millionen bei Aushändigung der Contractsbestätigung rückständig bleibt, ist für die Zeit vom 1. Januar 1873 ab bis zu dem Tage, an welchem Zahlung geleistet wird, mit 4½ Proc. für das Jahr, zahlbar postnumerando an jedem 1. Juli und 2. Januar zu verzinsen. Sämmtliche vorgedachte Zahlungen, soweit sie nicht an die Norddeutsche Bank zu Hamburg zu entrichten sind, werden an die anzuweisende Stelle der Grossherzoglichen Verwaltung — bis auf Weiteres an die Renterei zu Schwerin — geleistet.

§ 4. Käufer haben binnen 6 Wochen nach Aushändigung der Contractsbestätigung oder bei Uebergabe der Bahnen, wenn letztere schon vor Ablauf dieser 6 Wochen erfolgen sollte, Werthpapiere, welche der Grossherzoglichen Regierung genehm sind, zum Courswerthe von drei Millionen Thalern bei der Grossherzoglichen Renterei zu hinterlegen, als Caution für die Verpflichtungen, welche ihnen und beziehungsweise der Gesellschaft für die Jahre 1873, 1874 und 1875 obliegen, also namentlich für die Kaufgelder, mit Einschluss der Annuitäten, und für die gehörige Instandhaltung der Bahn mit allen Zubehörungen während der angegebenen Zeit. Es steht den Käufern frei, hinterlegte Werthpapiere demnächst gegen andere mindestens gleichwerthige auszutauschen. Nach jeder Capitalzahlung wird die Caution um einen gleichen Courswerth verringert beziehungsweise ganz zurückgegeben. Die Zinsen der Caution verbleiben den Käufern.

§ 5. Die Annuitäten (§ 3 Nr. 1) ruhen gegenüber allen und jeden Belastungen aus Handlungen der Käufer oder ihrer Rechtsnachfolgerin mit Erstigkeitsrecht auf der Bahn mit allen Zubehörungen. Sollte die Gesellschaft mit Zahlung der Annuität in Rückstand gerathen, auch die Einzahlung des Rückstandes auf eine Aufforderung Seitens der Grossherzoglichen Regierung binnen zwei Monaten nicht beschafft haben, so wird die Grossherzogliche Regierung dadurch berechtigt, ohne vorgängiges processualisches Verfahren entweder 1) die Verwaltung sämmtlicher im Besitze der Gesellschaft befindlicher Bahnen nebst dazu gehörigen Fonds selbst zu übernehmen und durch eine an Stelle der Gesellschaftsorgane tretende, ihr allein verantwortliche Verwaltungs-Commission für Rechnung und Gefahr der Gesellschaft besorgen und die Verwaltung so lange fortsetzen zu lassen, bis die rückständige Annuität getilgt und eine besondere Caution bis zur Höhe eines Jahresbetrages der Annuität für den ferneren richtigen Eingang derselben bestellt sein wird, oder 2) die Bahn mit allen Zubehörungen sofort nach den weiter unten (§ 37) folgenden Bestimmungen zurückzunehmen.

§ 6. Käufer übernehmen die Verpflichtung, der zu begründenden Gesellschaft zur ersten Dotirung der zu errichtenden Reserve- und Erneuerungsfonds die Summe von zusammen 1 Million Thaler, buchstäblich einer Million Thaler, unter Verzicht auf Verzinsung und das Recht zur Zurückforderung, in sichern Werthpapieren zu überweisen. Diese Fonds darf die Gesellschaft ohne Zustimmung der Grossherzoglichen Regierung nicht weiter als bis auf den Betrag von zusammengenommen 300 000 Rth., buchstäblich dreimal Hundert Tausend Thaler, einschwinden lassen, und versteht es sich von selbst, dass die Grossherzogliche Regierung berechtigt ist, sich auch an diese Fonds zu halten, wenn die Gesellschaft ihre Verpflichtungen, namentlich in Ansehung der Annuität (§ 3 Nr. 1), nicht erfüllen sollte.

§ 7. Die hypothekarischen Ansprüche, welche den Besitzern derjenigen Schuldurkunden zustehen, welche die Grossherzogliche Regierung seiner Zeit theils zur Erwerbung, theils zur Herstellung des gegenwärtigen Bahnnetzes ausgegeben, beziehungsweise übernommen hat, und zu deren Verzinsung und Amortisirung die im § 3 erwähnten Annuitäten bestimmt sind, werden durch den gegenwärtigen Vertrag nicht berührt. Die Grossherzogliche Regierung gewährleistet den Käufern, dass sie von den Gläubigern in keiner Weise in Anspruch genommen werden, und beschafft nach wie vor die Zahlung der Zinsen und Amortisation, wird aber die Amortisation der Anleihe von 1862 so verstärken, dass auch dieser Posten in 64 Jahren vom 1. Januar 1873 ab jedenfalls getilgt ist.

§ 8. Die über den Bau und Betrieb der vorgenannten Bahnstrecken abgeschlossenen, in beglaubigter Abschrift beigefügten Staatsverträge, als 1) vom 20. Mai 1865 mit der Königlich Preussischen Regierung wegen der Strecke von Neubrandenburg bis zur Preussischen Landesgrenze bei Strassburg; 2) vom Jahre 1865 mit der Grossherzogl. Mecklenburg-Strelitz'schen Regierung wegen der Strecke von der Strelitz'schen Landesgrenze bei Neubrandenburg bis zur Preussischen Landesgrenze bei Strassburg vorbehältlich der Vollziehung eines schriftlichen Contracts; 3) vom 27./28. Mai 1868 mit der Grossherzoglich Mecklenburg-Strelitz'schen Regierung und dem Senate der freien u. Hansestadt Lübeck wegen der Strecke Lübeck-Kleinen, werden in ihrem rechtlichen Bestande durch den gegenwärtigen Verkauf nicht berührt. Die Gesellschaft ist unter Garantie der Grossherzoglichen Regierung berechtigt und beziehungsweise gehalten, die der Grossherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung aus diesen Verträgen zustehenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten, soweit solche privatrechtlicher Natur sind, zur Ausführung zu bringen und zwar so, dass dieserhalb begründete Ansprüche gegen die Grossherzogliche Regierung nicht zu erheben sind. Sollte die Grossherzogliche Regierung sich veranlasst finden, wegen des Erwerbes und Betriebes der ausserhalb dieses Gebietes liegenden Strecken der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahnen durch die zu errichtende Actiengesellschaft, namentlich wegen einheitlicher Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts, mit den betheilten Territorialregierungen weitere Vereinbarungen zu treffen, so sind solche für die Gesellschaft massgebend.

§ 9. Die gesammten Rechte und Verpflichtungen aus den mit Verwaltungen anderer Staats- oder Privat-Eisenbahnen getroffenen Verein-

barungen in Beziehung auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und Telegraphen, wie auf den Personen- und Güterverkehr gehen auf die Gesellschaft über. Dahin gehören namentlich die den Käufern bekannten Verträge mit den betreffenden Directionen wegen des Hagenower Bahnhofs und der dortigen Expedition, wegen des Fahrbetriebes von der Mecklenburgischen Landesgrenze bis zum Bahnhofe zu Strassburg, sowie wegen des Lübecker Bahnhofes und eines Gewinn-Antheils aus dem directen Verkehr.

§ 10. Die Gesellschaft tritt in alle Rechtsverhältnisse ein, welche im Uebrigen zwischen der Grossherzoglichen Bahnverwaltung und Dritten in Beziehung auf Bau, Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen und Telegraphen zur Zeit der Uebergabe bestehen. Insbesondere gilt dieses auch von dem Vertrage der Eisenbahnbau-Commission mit der Stadt Teterow vom 14./19. Juni 1866 betreffend Quellwasser. Sämmtliche betreffende Rechte und Verbindlichkeiten der jetzigen Grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung gehen mithin auf die Gesellschaft über. Ausgenommen von diesem Uebergange sind jedoch die Verpflichtungen der Grossherzoglichen Regierung zur Amortisation und Verzinsung der auf den verschiedenen Bahnstrecken ruhenden Hypotheken (§ 7).

§ 11. Der Zeitpunct für den Uebergang der Kaufgegenstände mit sämmtlichen vorgeschriebenen Rechten und Verbindlichkeiten in das Eigenthum der Käufer und zugleich von diesen in das Eigenthum der Gesellschaft wird auf den 1. Januar 1873 zurückbezogen. Die wirkliche Uebergabe der Kaufgegenstände erfolgt durch Commissarien der Grossherzoglichen Regierung unmittelbar an die Gesellschaft, nachdem Käufer die ihnen obliegenden Verbindlichkeiten erfüllt haben, die Gesellschaft rechtlich constituirt, also auch in das Handelsregister eingetragen ist, und die ihr obliegenden Verbindlichkeiten durch ihre gesetzlichen Organe anerkannt haben wird. In der Zwischenzeit wird die Verwaltung im bisherigen Umfange durch die Grossherzogliche Direction nach bestem Ermessen auf Rechnung und Gefahr der Gesellschaft fortgeführt. Käufer erkennen daher für sich und ihre Rechtsnachfolgerin die durch die genannte Behörde seit dem 1. Januar 1873 in allen Zweigen der Verwaltung vorgenommenen Acte und eingegangenen Verpflichtungen als rechtsverbindlich an. Die Grossherzogliche Regierung wird jedoch, nachdem der Contractsabschluss als gesichert angesehen werden kann, neue Anstellungen von Eisenbahnbeamten und sonstige, das Interesse der Gesellschaft erheblich berührende Massregeln thunlich einschränken, namentlich Verpflichtungen, die über den laufenden Betrieb hinausgehen, thunlich nur im Einverständnisse mit den Käufern übernehmen lassen.

§ 12. Der Gesellschaft gebühren die sämmtlichen, nach dem 31. December 1872 erwachsenen und ferner erwachsenden Einnahmen und Nutzungen der Bahnverwaltung, wogegen ihr alle seit demselben Zeitpuncte entstandenen und ferner entstehenden Ausgaben und Lasten derselben zufallen. Die Grossherzogliche Regierung wird den regelmässigen Abschluss der — nach dem Systeme der doppelten Italienischen Buchführung geführten — Rechnungsbücher für das Jahr 1872 genau nach denselben Grundsätzen vornehmen lassen, wonach solcher seither vorgenommen ist. Auch die sämmtlichen Zwischen-Conten (für Kohlen und andere Materialien, Hauptwerkstatt etc.) werden von den Beträgen, welche das Jahr 1872 angehen, zu dessen Lasten bereinigt. Auf Grund der Bilanz, welche sich durch den Rechnungsabschluss ergiebt, findet demnächst die Ueberweisung statt. Bei derselben wird das Liquidationsconto des Jahres 1872 mit der Grossherzoglichen Renterei durch Baarzahlung ausgeglichen, und zwar in der einen oder anderen Richtung, je nachdem dieses Conto mit Schuld oder Guthaben der Grossherzoglichen Regierung abschliesst. Die Gesellschaft übernimmt ohne Monitur sämmtliche Conten der Bilanz mit ihren Baarbeständen und Vorräthen und mit den darauf ruhenden Rechten und Verpflichtungen. Sollten bei der Uebergabe Einnahmen und Ausgaben, welche dem Jahre 1872 oder einem früheren Jahrgange angehören, noch nicht gebucht sein (z. B. der Gewinn-Antheil aus dem directen Verkehr mit den Lübecker Bahnen), so hat die Gesellschaft auf Verlangen und für Rechnung der Grossherzoglichen Regierung die Abwickelung zu übernehmen und darüber seiner Zeit zu liquidiren. Bei der Uebergabe sind solche noch nicht gebuchte Posten speciell aufzuführen. Die besonderen Bestimmungen dieses Contracts über die Amortisation und Verzinsung der Hypothekenschulden (§ 7) sowie über Pensionen und Unterstützungen (§ 17) werden durch diesen Paragraphen nicht ergriffen.

§ 13. Die besonderen Befugnisse der beiden regierenden Häuser in Benutzung der den Gegenstand dieses Vertrags bildenden Eisenbahnen und Telegraphen werden Seine Königliche Hoheit der Grossherzog durch ein besonderes Abkommen feststellen lassen.

§ 14. Diejenigen Mitglieder der Grossherzoglichen Eisenbahn-Direction, welche durch Wahl des dazu statutenmässig berechtigten Organs der Gesellschaft in die Direction der Gesellschaft berufen werden und die Berufung annehmen, scheiden dadurch aus dem Grossherzoglichen Dienste und erhalten ihren Abschied ohne Pension, können jedoch in demselben Maasse, wie andere übertrende Officianten Mitglieder des Wittwen-Instituts für Grossherzogliche Diener bleiben. Mit den nicht übertretenden Directoren sich zu benehmen, ist lediglich Sache der Grossherzoglichen Regierung.

§ 15. Sämmtliche übrige, zur Zeit der Uebergabe der Eisenbahnen an die Gesellschaft bei der Grossherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung als wirkliche Grossherzogliche Diener fungirenden — und demzufolge in das Wittwen-Institut für landesherrliche Diener aufgenommenen — Beamten, welche zum Uebertritt in den Dienst der Gesellschaft bereit sind, hat dieselbe in ihren Dienst zu übernehmen. Für diesen Fall kommt Folgendes zur Anwendung: 1) Den Beamten ist eine, ihrer derzeitigen entsprechende dienstliche Stellung und mindestens dasjenige feste Diensteinkommen, welches sie zur Zeit des Uebertritts von Grossherzoglicher Regierung bezogen haben, zu gewähren. 2) Dieselben bleiben so lange Mitglieder des Wittwen-Instituts mit gleicher Berechtigung und Verpflichtung wie die landesherrlichen Diener, als sie sich im Dienste der Gesellschaft befinden oder von derselben Pension beziehen werden, und zwar nicht nur in Bezug auf das Diensteinkommen, welches sie bei ihrem Uebertritt in den Dienst der Gesellschaft beziehen, sondern auch in Bezug auf etwaige spätere Erhöhungen des nach dem Statut beitragsfähigen Diensteinkommens. Die Gesellschaft ist verpflichtet, wegen der ordnungsmässigen Abführung der statutenmässigen Beiträge das Nöthige anzuordnen und von jeder Gehalts-, Dienst- und Domicil-Veränderung, Pensionirung, Entsetzung und Entlassung dieser Beamten dem Directorium des Instituts ungesäumt Anzeige zu machen. 3) Wegen der Sterbe- und Gnaden-Quartale in Todesfällen dieser Beamten sind die zur Zeit des Bahnüberganges für Grossherzogliche Diener geltenden Vorschriften für die Gesellschaft verbindlich. 4) In die mit den übertretenden Beamten abzuschliessenden Dienst-Verträge sind folgende Bestimmungen aufzunehmen: a. Jeder Beamte kann das Dienstverhältniss durch vorgängige dreimonatliche Kündigung gegen Verlust des Anspruchs auf Gehalt und Pension auflösen. b. Die Gesellschaft ist befugt, diejenigen Beamten ohne Gehalt oder Pension aus ihrem Dienste zu entlassen, welche entweder wegen eines Verbrechens, dessen Begehung durch einen landesherrlichen Diener seine Dienstentsetzung oder Entlassung zur Folge haben würde, rechtskräftig verurtheilt worden sind, oder kraft rechtskräftigen Erkenntnisses eine Strafe erleiden, welche, wenn gegen einen landesherrlichen Diener erkannt, den Verlust seiner Dienstrechte nach sich ziehen würde. c. Wegen grober Vernachlässigung ihrer Dienstpflichten, namentlich wegen Ungehorsams, Widersetzlichkeit, grober Ungebühr, unverbesserlicher Unverträglichkeit, Trunkenheit im Dienst und Trunksucht, sowie wegen unsittlichen, zum öffentlichen Aergerniss gereichenden Wandels ausser Dienst können die Beamten ohne Gehalt und Pension aus dem Dienste entlassen werden, wenn die Direction im Einverständnisse mit dem ihr beigeordneten Regierungs-Commissarius es mit dem Besten des Dienstes unvereinbar erachtet, den betreffenden Beamten im Dienste zu behalten. Gegen eine derartige Verfügung steht jedoch dem Beamten ein Recurs an das Grossherzogliche Staats-Ministerium zu, dessen Entscheidung mit Ausschluss jeden gerichtlichen Verfahrens massgebend ist. d. Wenn ein Beamter sein 50. Dienstjahr oder sein 70. Lebensjahr zurückgelegt haben oder durch körperliche oder geistige Schwäche gehindert werden wird, dem Dienste länger vorzustehen, so erlangt hierdurh ebensowohl der Beamte das Recht, seine Versetzung in den Ruhestand auf Kosten der Gesellschaft zu verlangen, als die Gesellschaft die Befugniss, ihn solchergestalt in den Ruhestand zu versetzen. Ueber die Frage: ob ein Beamter wegen Schwäche dem Dienste ferner vorzustehen unfähig sei, hat die Direction der Gesellschaft unter Zuziehung des Regierungs-Commissarius zu entscheiden. Sind die Direction und der Regierungs-Commissarius verschiedener Ansicht, so giebt das Grossherzogliche Staats-Ministerium die definitive Entscheidung ab. Sind Jene einstimmig, so steht dem Beamten gegen ihre Entscheidung ein Recurs an das Grossherzogliche Staats-Ministerium zu, dessen Entscheidung in diesem wie in jenem Falle gerichtlicher Anfechtung nicht unterliegt. e. Das Ruhegehalt der Beamten ist nach den für Grossherzogliche Diener geltenden Normen zu ermitteln und festzustellen. Wegen Zuziehung des Regierungscommissarius und Recurses an das Grossherzogliche Staats-Ministerium kommen die Bestimmungen unter d. zur Anwendung. Den Beginn der Dienstzeit jedes übertretenden Beamten wird die Grossherzogliche Regierung nach den bisher befolgten Grundsätzen feststellen und der Gesellschaft binnen 6 Monaten nach Uebergabe der Eisenbahn mittheilen lassen. 5) Die Gesellschaft hat binnen 8 Wochen nach erfolgter Uebergabe der Eisenbahn der Grossherzoglichen Regierung in glaubhafter Form nachzuweisen, welche der bisherigen Eisenbahnbeamten unter Verzicht auf die ihnen aus ihrer Anstellung im Grossherzoglichen Dienste erwachsenen Rechte in den Dienst der Gesellschaft eingetreten sind. Die solchergestalt aus dem Grossherzoglichen Dienste ausscheidenden Beamten werden ausdrücklich verabschiedet und von ihnen bestellte Dienst-Cautionen im nächsten landesüblichen Termine, je nach dem Inhalte des neuen Dienstvertrags, entweder zurückgezahlt oder der Gesellschaft ausgeantwortet. Mit den Beamten, welche den Uebertritt ablehnen, sich weiter zu benehmen, ist Sache der Grossherzoglichen Regierung. Die Gesellschaft hat jedoch solchen Beamten noch während der Dauer der in seinen Anstellungs-Bedingungen gegebenen Kündigungsfrist in Function zu behalten und ihm während dieser Zeit das gebührende Einkommen zu gewähren.

(Fortsetzung folgt.)

Berliner Briefe.

Berlin 9. Februar. (Zur Tariferhöhungs-Frage. Stammprioritäten-Coupons; Eisenbahnconcessionsgesetz; Eisenbahnanleihe; Stadtbahn und Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft; Grünberg-Sorau-Bautzen.)

Die bei dem internationalen Verkehre betheiligten Preussischen Eisenbahn-Verwaltungen hatten den Beschluss gefasst, die Antheile an der Fracht für Stückgüter in Wagenladungen auf 4 Pfg. pro Centner und Meile zu erhöhen und sich wegen dieser Erhöhung an den Herrn Handelsminister mit der Bitte um Genehmigung gewandt. Hierauf ist unter dem 8. Januar d. J. ein abschläglicher Bescheid ergangen. Der Herr Handelsminister rescribirt, dass er „es sich zur Zeit versagen muss, dem Antrage betreffs allgemeiner Erhöhung der Strecken-Antheile der Deutschen Eisenbahnen für Stückgüter in Wagenladungsclassen auf 4 Pfg. pro Centner und Meile in den directen internationalen Verkehren mit Belgien und Frankreich Folge zu geben“. „Ich bemerke dabei“, heisst es in dem Erlasse, „dass ich dem mit Bericht vom 12. August pr. gestellten correspondirenden Antrage auf Zulassung einer gleichen Frachterhöhung im Tarifverbande bis jetzt nicht habe näher treten können“. Es ergiebt sich hieraus, dass der Herr Handelsminister zu dem Antrage der Bahnverwaltungen auf allgemeine Tariferhöhung bisher Stellung nicht genommen hat, dass er aber beabsichtigt, specielle Anträge, bis dahin abzulehnen wo er über den generellen Antrag schlüssig geworden ist. Die vielfach verbreitete Ansicht, als sei durch die Aeusserung des Fürsten Bismarck die Frage definitiv zum Nachtheile der Eisenbahnen entschieden, ist somit hinfällig. Leider ist zu befürchten, dass wenn der Herr Handelsminister seit dem 12. August v. J. noch nicht in der Lage gewesen ist, der Frage näher zu treten, noch geraume Zeit hingehen wird, bis seine Entscheidung über den Antrag erfolgen wird.

Als der Handelsminister bezüglich der Controverse, in welcher Reihenfolge die verschiedenen Jahrgänge der Stammprioritäten-Coupons von Eisenbahngesellschaften aus den Erträgnissen zu bedenken seien, den Bescheid ertheilte, dass die Angelegenheit durch gerichtliches Arbitrium zum Austrag zu bringen sei, hat derselbe auf die Statuten der betr. Gesellschaften keine Rücksicht genommen, welche für derartige innere Angelegenheiten einen schiedsrichterlichen Entscheid festsetzen. Die Statuten der Ostpreussischen Südbahn, der Halle-Sorau-Gubener, der Märkisch-Posener und der Nordhausen-Erfurter Bahn enthalten nämlich folgenden Paragraphen:

„Rechtsstreitigkeiten zwischen der Gesellschaft und den Actionairen wegen rückständig gebliebener Einzahlungen auf die Actien sind im Gerichtsstande der Gesellschaft anhängig zu machen, welchem sich jeder Actienzeichner und dessen Rechtsnachfolger durch die Zeichnung resp. durch den Erwerb der Rechte aus der Zeichnung kraft des gegenwärtigen Statuts unterwirft. Sonstige Streitigkeiten in gesellschaftlichen Angelegenheiten zwischen der Gesellschaft und den Actionairen, sowie der Actionaire unter sich, desgleichen mit den Vertretern und Beamten der Gesellschaft sollen jeder Zeit durch Schiedsrichter entschieden werden, von denen jeder Theil einen oder zwei ernennt und welche bei Meinungsverschiedenheit einen Obmann wählen.

Gegen den schiedsrichterlichen Ausspruch ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Für das Verfahren des Schiedsgerichts sind die zur Zeit desselben geltenden gesetzlichen Bestimmungen massgebend.“

Angesichts dieser bündigen Bestimmung kann es sich um eine als massgebend anzusehende richterliche Entscheidung nicht handeln, vielmehr ist leider kein Mittel da, um für die Honorirung der Stammprioritäten-Coupons einheitliche Normen zur Geltung zu bringen, denn sollte selbst das Schiedsgericht bei einer der genannten Bahnen zur Abgabe des Votums zusammenberufen werden, so ist damit keineswegs bedingt, dass dieses Votum von den anderen in Betracht kommenden Bahnen für massgebend erachtet wird.

Unser Landtag hat den Eisenbahnetat und die Stadtbahnvorlage erledigt aber sonst mit der Eisenbahngesesetzgebung sich nicht befasst. Es ist nicht anzunehmen, dass das Eisenbahnconcessionsgesetz sich schnell durch die Kammern wird durchpeitschen lassen. Neue Eisenbahngesellschaften werden nach diesem Gesetze überhaupt nicht mehr in die Existenz treten können und für ältere Bahngesellschaften werden die neuen Concessionen mit sehr onerirenden Bedingungen verknüpft sein. Sehr bemerkenswerth ist die Bestimmung, dass nach 90 Jahren von der Concessionsertheilung ab das Immobiliarvermögen der Bahngesellschaft unentgeltlich, das bewegliche Vermögen gegen Entschädigung an den Staat fällt. Unter solchen Umständen wird es nöthig sein, das Anlagecapital solcher Bahnen innerhalb 90 Jahren zu amortisiren, woraus das Onus erwächst, jährlich $^{3}/_{4}$% für diesen Zweck zurückzulegen.

Die Vorlage wegen Aufnahme einer Eisenbahnanleihe im Betrage von 50 600 000 Thlrn. ist in der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses einer Commission zur Berathung überwiesen worden; an der Annahme der Vorlage im Plenum zweifelt man nicht.

Das Berliner Stadtbahnunternehmen wurde in der heutigen Sitzung in dritter Lesung berathen und den Anträgen der Commission gemäss, wie schon oben angedeutet, erledigt. Die Opposition war keine sehr grosse.

Das Handelsministerium hat, wie schon gemeldet, dem betreffenden Comité die Concession zur Ausführung der Vorarbeiten für die Linie Grünberg-Sorau-Bautzen ertheilt, und die Stadt Görlitz, die bei der Herstellung der Bahnlinie interessirt ist, hat desshalb jetzt als Beitragsquote 600 Thlr. mit der Massgabe, dass später die ausführende Baubehörde diesen Betrag an die Stadt zurückzuerstatten verpflichtet werde, bewilligt. Die beabsichtigte Linie stellt eine directe Bahnverbindung zwischen Grünberg, Sorau, Priebus, Rietschen und Bautzen, mit einer Abzweigung von Rietschen nach Görlitz her, und sie wird nicht nur in Bezug auf die localen Verkehrsverhältnisse der von ihr berührten Ortschaften und Gegenden von Einfluss sein, sondern auch für den Transitverkehr eine Bedeutung erlangen, weil sie vermittelst der Linie Görlitz-Sorau-Grünberg via Rothenburg a. d. Oder, Landsberg, Damm die kürzeste Verbindung mit Stettin und Swinemünde herstellt und so den bequemsten Verkehr zwischen Böhmen, Oesterreich einerseits und den Ostseehäfen andererseits sichert.

* **Rheinische Eisenbahn.** Die Rheinbrücke bei Rheinhausen ist seit dem 31. Januar cr. dem Personenverkehr übergeben.

Nach dem Schreiben der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, welches den Zechenverwaltungen zugegangen ist, sollen die Grundsätze für die demnächstige Erhöhung der Zechenfrachten folgende sein: 1) Die Zechenfracht soll aus einer fixen Gebühr von 0,75 Mark pro 100 Centner und einem Zuschlag, welcher nach der Entfernung der Ladebühne des Anschlusses von der Mitte der denselben bedienenden Stationen berechnet wird, bestehen; pro 500 Meter dieser Entfernung werden angenommen: a. soweit die zu befahrende Strecke für Rechnung der Bahnverwaltung bewacht und unterhalten wird, 0,12 Mark pro 100 Centner; b. soweit die Bewachung und Unterhaltung für Rechnung des anschliessenden Werkes stattfindet, 0,08 Mark pro 100 Centner. Falls die Wagen dem Anschluss-Inhaber innerhalb des Bahnhofterrains zum Abholen disponibel gestellt und von demselben wieder zurückgeführt werden sollen, 5 Ngr. pro 100 Centner Rangirgebühr erhoben werden. 2) Für den Transport, welcher von dem anschliessenden Werke lediglich nach der bedienenden Station oder nach einem anderen an dieselbe Station angeschlossenen Werke resp. umgekehrt geht, und welcher unmittelbar die Hauptbahn nicht berührt, soll ausser den Zechenfrachten ein Zuschlag von 2,5 Mark pro 100 Centner erhoben werden. 3) Der Minimal-Betrag der von jedem Werke zu zahlenden Zechenfracht wird auf 2 Thlr. pro Tag festgesetzt, jedoch gestattet, dass eine Uebertragung von Tag zu Tag im Laufe des zu 300 Arbeitstagen anzunehmenden Jahres stattfindet. — Der Minimal-Betrag wird nur gefordert, wenn ein Transport über das Bahnhofsterrain hinaus auf die Hauptbahn stattfindet. 4) Für die Ueberführung eines Transportes von dem anstossenden Bahnhofe einer anderen Verwaltung nach der eigenen Station resp. einem daran anstossenden Werke wird, sofern die Berechnuung einer Fracht nicht stattfindet, eine Ueberführungsgebühr von 15 Ngr. pro 100 Centner erhoben, daneben die Zechenfracht. Die Verwaltung ist nicht verpflichtet, für derartige Transporte eigene Wagen zu stellen.

* **Niederschlesisch - Märkische Eisenbahn.** Die Königliche Direction macht uns über die unter ihrer Oberleitung auszuführenden Bahnbauten folgende Mittheilungen:

1) Schluss der Berliner Verbindungsbahn vom Tempelhof über Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg nach Moabit (wo der Anfang der Bahn liegt). Diese durch Gesetzt vom 11. Juni 1873 genehmigte, 2 Meilen = 15 Kilom. lange Strecke wird im Unterbau für 2 Geleise hergestellt, das Terrain aber für 4 Geleise erworben. Das Baucapital ist zu 4 400 000 Thaler, daher pro Meile 2 200 000 Thaler veranschlagt, wobei aber verschiedene Bauwerke, unter Andern alle Ueberführungen, sowie Grunderwerb für 4 Geleise schon jetzt hergestellt wird. Der Bau beginnt im Frühjahr 1874 und soll im Herbst 1876 vollendet sein. Das Terrain ist zu $^{5}/_{6}$ ca. erworben.

2. Auf der Abkürzungsbahn Gassen-Arnsdorf (siehe Jahrg. 1873 Nr. 24 S. 244) sind circa 4 Meilen im Unterbau und Oberbau fertig gestellt und steht die Fertigstellung der ganzen Strecke zum Ende des laufenden Jahres in Aussicht.

3. In Betreff der Strecke Berlin-Charlottenburg der Berlin-Wetzlarer Bahn ist noch in keiner Weise Entscheidung getroffen, da diese Frage von der der Stadtbahn in Berlin abhängig ist.

* **Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.** Die Wannseebahn, diese $1^{1}/_{2}$ Meilen lange Vergnügungsbahn, deren Bau am 18. Juni 1872 begonnen hat* geht ihrer Vollendung entgegen. Die Geleise sind schon von Zehlendorf aus bis fast zu dem Puncte, wo die Bahn bei Kohlhasenbrück in die Stammgeleise der Potsdamer Bahn einmündet, gelegt, die Stationsgebäude sind in Angriff genommen, überhaupt ist Alles so weit vorbereitet, dass die Eröffnung dieser Zweiglinie für den Betrieb voraussichtlich im Monat Mai d. J. zu erwarten steht.

Die Arbeiten auf der Strecke Magdeburg-Zerbst sind gleichfalls soweit gediehen, dass dieselbe hoffentlich im Juni cr. dem Betriebe wird übergeben werden können.

---

* **Es ist also nicht an derselben, wie Berliner Blätter berichteten, bereits seit mehreren Jahren gebaut worden, dieselbe vielmehr sehr rasch hergestellt worden.** **Die Redaction.**

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 7. Februar 1874. (Der Effectenmarkt. Lebensmitteltransporte. Dampfpfeife. Bahnbauten. Schienen-Offerte. Südbahn-Vertrag. Kundmachungen. Betriebs-Rechnung. Zugsversäumniss. Geschäftssprache. Ungar. Ostbahn. Abrechnungs-Bilanz. Eilgutdienst. Wagenladungs-Tarif. Bahn-Cartelle. Die Galizischen Bahnen. Die neue Nordbahn-Trace.)

Seit der letzten Correspondenz haben die Bahnactien mit Ausnahme der Carl Ludwig-Bahn, welche wegen ihres riesigen Frachtenverkehrs um 2 Fl. avancirten, kleine Rückgänge erfahren; so die Nord- u. Staatsbahn, obzwar deren vorjährige Dividenden mit 140 resp. 50 Frcs. geschätzt werden, dann die Nordwestbahn, obzwar sie eine beruhigende Erklärung über ihre Titres lit. B. veröffentlichte; Ung. Ost schwankten je nach den Berichten über die Verhandlungen des Landtages über die schliesslich doch angenommene Garantie des Landes für die Second-Prioritäten. Auf dem Prioritätenmarkt war es lebhafter; die der Mähr.-Schles. Centralbahn waren gesucht, weil eine für die nicht zur Ausführung gelangende Linie ausgegebene Anzahl derselben eingezogen werden soll; Prag-Dux und Dux-Bodenbach sanken in Folge ungünstiger Berichte rapid.

Seitens der Oesterr. Regierung wurde angeordnet, dass obwohl nach Schluss der Weltausstellung die Wochenausweise über die Lebensmittelzufuhren nach Wien aufzuhören hätten, doch dergleichen Monatsausweise dem Handelsministerium durch die Gen.-Inspection zu erstatten sind; — ferner, dass die Anwendung der Dampfpfeife bei gewerblichen Etablissements und Locomobilen in der Nähe von Eisenbahnen beschränkt werde, um Irrungen bezüglich der Bahnsignale vorzubeugen.

Von den meisten Landtagen der Monarchie sind an das Handelsministerium Gesuche behufs Subventionirung von Bahnen ergangen, welche nunmehr von der General-Inspection der Eisenbahnen durchgesehen werden. So hat Böhmen das Industrial-Bahnnetz, Steyermark die Wien-Novi-Bahn, Vorarlberg den Durchbruch des Arlberges zur Subventionirung eingereicht, und sämmtliche Subventionen dürften einen Betrag von mindestens 90 Millionen Gulden beanspruchen. Der Reichsrath hat aber nur 30 Millionen für Eisenbahnzwecke, und zwar unter der Bedingung bewilligt, dass für jede zu subventionirende Bahnlinie die reichsräthliche Genehmigung eingeholt werden muss. Um nun den Anforderungen der Landtage, welche doch die traurige Situation der Industrie-Verhältnisse am besten kennen, in genügender Weise gerecht zu werden, beabsichtigt der Handelsminister, sämmtliche Petita um Subventionen dem Reichsrathe als Material für seine diesbezügliche Berathung vorzulegen, und hofft dadurch der Volksvertretung die etwaigen Beschlüsse zu erleichtern, eventuell gestützt auf dieses eingehende Material zu zeigen, dass eine grössere Summe für Eisenbahn-Subventionen bewilligt werden müsse. Es fand auch vorgestern deshalb eine Ministerconferenz statt.

Der Regierung sind auch niedrige Angebote von Eisenschienen pr. Centner mit 9 Fl., von Bessemer-Schienen mit 10 Fl. 30 Kr. franco Baustelle gemacht worden. Da die dem Galizischen Bahnbau noch am nächsten gelegenen Mährischen und Schlesischen Werke doch immer noch bei 40 Meilen vom Bauobjecte entfernt sind, so dürften sich die Frachtkosten noch auf 75 Kr. belaufen, so dass der Preis loco Werk für Stahlschienen 9 Fl. 55 Kr., für Eisenschienen 8¼ Fl. sich stellt. Es sind dies Preise, wie sie mit Berücksichtigung des Gewichts- und Agio-Unterschiedes auch im Auslande kaum billiger sind. Auch ein hiesiges Bankinstitut, dem noch aus seiner Bahnbau-Periode eine Post von 200 000 Centnern Schienen übrig blieb, will dieses Quantum unter noch bedeutend billigern Conditionen abgeben.

Die Regierung hat dem Abgeordnetenhause einen Gesetz-Entwurf, betreffend die theilweise Aenderung und Ergänzung des Uebereinkommens mit der Südbahn-Gesellschaft vorgelegt. Der erste Abschnitt desselben bestimmt: Der im Uebereinkommen vom 13. April 1867 Seitens der Südbahn-Gesellschaft ausgesprochene Verzicht auf das ihr eingeräumte Vorrecht bezüglich einer Bahn, welche von einem Puncte der Kronprinz-Rudolfbahn nach Görz oder bis zum Meere, sowie bezüglich einer Bahn, welche von einem Puncte der Tyroler Linie gegen Vorarlberg, oder gegen die Bayerische Grenze geführt würde, wird auf die Dauer von weiteren sieben Jahren, vom 1. Januar 1874 an gerechnet, erstreckt. Der Termin zur Vollendung des Triester Hafenbaues wird nach Abschnitt 2 bis zum 31. December 1878 verlängert. Motivirt werden diese neuen Bestimmungen durch die seit einiger Zeit bereits vorausgesehene Nichteinhaltung des Vollendungstermins für den Triester Hafenbau, welche Verzögerung durch constructive Rücksichten und Zwischenfälle herbeigeführt wurde. Der bisherige Verzicht der Südbahn auf die Erbauung der oben bezeichneten Linien hat zwar die Herstellung einer selbstständigen Bahnlinie von Amstetten und St. Valentin an der Kaiserin Elisabeth-Bahn durch Ober-Steyermark und Kärnthen bis Tarvis und Laibach ermöglicht, zur Sicherstellung der weiter in Aussicht genommenen und auf jenen Verzicht begründeten Eisenbahnprojecte, nämlich der Arlbergbahn und der Fortsetzung der Rudolfsbahn bis Görz oder Triest ist es jedoch noch nicht gekommen. Auf beiden Seiten besteht das Bedürfniss, die durch Zeit und Umstände verhinderte Ausführung der ursprünglichen Absichten durch Verlängerung des Vertragsverhältnisses zu erzielen.

Seitens der Ungar. Regierung wurden folgende Anordnungen getroffen: 1. Nachdem die Tarife und Reglements schon eine so grosse Ausdehnung haben, dass deren Affichirung gemäss der B.-O. fast unmöglich ist, so sind nur die Fahrordnungen und Fahrpreise zu affichiren, die anderen Tarife und Reglements aber zur Einsichtnahme an den entsprechenden Stations-Localitäten zu hinterlegen und dies durch eine augenfällige Kundmachung zu verlautbaren. 2. Im Interesse des Credites der Eisenbahn-Titres können die üblichen Auslagen der Coupons-Einlösung und die mässigen Zinsen des Contocorrente bei den betreffenden Geldinstituten in Folge der verzögerten Anweisung der Garantie-Theilbeträge in die Betriebsrechnung eingestellt werden; es müssen derselben aber dafür auch die Fructificate der Betriebseinnahmen und die nicht aus dem Betriebe entspringenden Einkünfte zu Gute kommen. 3. Bei Zugsverspätungen, welche die Versäumung von Zugsanschlüssen zur Folge haben, ist ausser dem Zugsverkehrrapporte noch eine Abschrift des Stundenpasses mit der Aeusserung über die Verspätungsursache vorzulegen. 4. Bezüglich der Ungarischen Geschäftssprache wurde eine Commission zur Fixirung der technischen und fachlichen Nomenclatur ernannt.

Das Ungar. Oberhaus hat die Regierungsvorlage in Sachen der Ungar. Ostbahn mit allen gegen vier Stimmen angenommen. Nachdem die Vorlage somit im Reichstage nunmehr ihre Erledigung gefunden hat, werden auch alle Einleitungen getroffen, um die Second-Prioritäten zurückzulösen. Das erwähnte Gesetz über die Ungar. Ostbahn ermächtigt das Ministerium, die gegen 17 051 539 Fl. 44 Kr. verpfändeten, im Nominalwerthe 30 Millionen betragenden Prioritäts-Obligationen zweiter Serie der Ungar. Ostbahn auszulösen; ferner für die Ausbezahlung der Zinsen und Amortisations-Summen dieser auszulösenden Prioritäts-Obligationen den Ungar. Staat als Bürgen und Zahler zu verpflichten. Im Falle der Uebernahme dieser Verpflichtung ist zu Gunsten des Staates auszubedingen, dass die Verfügung hinsichtlich der Emission und Placirung dieser Prioritäts-Obligationen zweiter Serie und die Manipulation und Ausbezahlung der Zinsen und Amortisations-Quote dem Staate zustehe, sowie auch, dass die zur Ausbezahlung der Zinsen und Amortisations-Summe erforderliche Jahresquote aus dem Reineinkommen der Eisenbahn dem Staate ausbezahlt werde, und dass der Staat für den Fall, dass das Reineinkommen zu diesem Zwecke nicht hinreichen sollte, berechtigt sei, den fehlenden Theil aus jener Summe abzuziehen, welche der Eisenbahn als gesetzlich garantirtes Reineinkommen zu zahlen ist. Schliesslich wird das Ministerium ermächtigt, der Ostbahn-Gesellschaft zum vollständigen Ausbaue der bereits eröffneten Linien, sowie zur Tilgung der aus diesem Baue resultirenden Schulden 1 700 000 Fl. als Darlehen vorzuschiessen.

Die Bilanz der General-Abrechnung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen aus dem directen Verkehr für November 1873 ergiebt einen Gesammt-Saldo von 1 115 809 Fl. 11 Kr. in Noten und 105 748 Fl. 16 Kr. in Silber.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen beschäftigen sich mit der Reorganisirung des Eilgutdienstes und der Ausarbeitung eines gemeinschaftlichen Eilguttarifes mit der Untertheilung in grande und moyenne vitesse, um den Eilgutverkehr der Postanstalt den Bahnen zuzuwenden. Es sollen im Interesse des Publicums die zweckmässigen Einrichtungen der Post nicht nur adoptirt, sondern noch durch folgende Erleichterungen verbessert werden. Errichtung von Aufnahmebüreaux auf verschiedenen Puncten der Städte, prompte Umladungen in den Uebergangsstationen, Zulässigkeit der Auf- und Abgabe zu jeder Tagesstunde, schnelle Güterzustellung und Abschaffung des Unwesens der Trinkgelder, directe Kartirung, einfache Tarifirung nach Taxquadraten, womöglich nach der Luftlinie, leichte Berechnung der Gebühren fürs Publicum, Herabsetzung der Lieferfristen, endlich ein Kartirungsverband mit der Postanstalt zur Beförderung der Bahnsendung nach Orten seitwärts der Bahn.

Bei der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen fand eine neuerliche Berathung der Oesterreichischen Bahnverwaltungen statt, um über die Vereinbarung der Massregeln gegen die bei Anwendung des Wagenladungstarifes vorkommende Ueberfüllung der Wagen einen endgültigen Beschluss zu fassen und namentlich die Zahl der bei Borstenviehtransporten in einen Wagen zu verladenden Stücke genau zu fixiren.

Der Niederösterreichische Gewerbeverein ist nun auch mit den bekannten Argumenten gegen die Eisenbahnkartelle beim Abgeordnetenhause eingeschritten. Letztere haben allerdings den Refactien ein Ende gemacht, aber diese kamen nur gewissen Orten zu Gute, wo sich nämlich die concurirenden Bahnen berührten, während dieselben in ihren Localverkehr zur Deckung der Refactien um so höhere Frachtsätze aufrecht halten mussten; andererseits hatten nur einige Spediteure den Vortheil und liessen davon nur so wenig dem Publicum ab, dass es bei den durch die Cartelle regulirten gleichmässigen Sätzen seine Rechnung besser findet. Die angebliche Bevorzugung Pests durch die Differentialtarife hat mit dem Cartell gar nichts zu schaffen; auch Pest klagte schon über den Ruin seines Handels durch die Wiener Tarife. Die Emancipation des Publicums von den Spediteuren, die Gleichgiltigkeit der Route für die Expedition, die Uebersichtlichkeit der festen Tarife sind unläugbar den Cartellen zu verdanken, welche die einander aufreibenden Concurenzkämpfe der Bahnen beendigen, deren Resultat besonders für die noch der Staatshilfe benöthigenden Bahnen

verderblich ist und in seiner Rückwirkung den Staatsschatz, somit auch das allgemeine Interesse schädigt.

Aller Wahrscheinlichkeit nach wird der gegenwärtig so immense Getreideimport aus Russland und demgemäss auch der Getreideverkehr in Galizien bis zur nächsten Erntezeit in gleicher Stärke anhalten. Böhmen braucht noch immer Russisches Getreide, die Oberschlesischen Mühlen machen fortwährend Bestellungen, in Galizien wird beinahe ausschliesslich nur Russischer Roggen consumirt und Seitens Oesterreich, Mähren und Schlesien hört die Nachfrage gar nicht auf. Ungarn ist gezwungen weitere Einkäufe zu machen und sogar nach Steiermark gingen in letzten Tagen starke Getreidetransporte ab. Nur nach der Schweiz und nach Bayern wurde der Getreideexport schwächer. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn konnte den Transport mit dem eigenen Wagenpark gar nicht bewältigen und musste sich Lastwagen von den Nachbarbahnen ausleihen; in der letzverflossenen Woche hat diese Bahn 97 500 Ztr. Getreide transportirt und die weitere Zufuhr erhält sich auf derselben Höhe. Die Personenfrequenz blieb gewöhnlich, dafür aber wuchs der Spiritustransport, welcher andauernd zu werden verspricht. Die Albrechtbahn war meistens mit Petroleum und Brennholztransport beschäftigt, während der Personenverkehr sich verhältnissmässig günstig gestaltet, so dass diese Bahn eine tägliche Einnahme von 400 Fl. erzielte. Die Dniesterbahn hat zwar gemeinschaftlich mit der Albrechtbahn die Tarifsätze für den Getreidetransport ermässigt, um den Getreidetransport nach Ungarn an sich zu ziehen und der Carl-Ludwig-Bahn Concurrenz zu machen; so viel jedoch aus den bisherigen Resultaten zu entnehmen ist, müsste diese Bahnverwaltung sich zu einer weitergehenden Ermässigung entschliessen, um die Concurrenz einigermassen mit Erfolg durchzuführen. Die erste Ungarisch Galizische Eisenbahn erzielte in der letzten Woche in Folge bedeutender Getreide- und Brennholztransporte eine sehr anständige Einnahme; auch transportirte sie ein ziemliches Quantum Mehl, nur die Personenfrequenz blieb wie bisher schwach. Die Carl-Ludwig-Bahn arbeitete fortwährend mit allen fahrplanmässigen Zügen, um nur die wahrhaft riesigen Getreidetransporte von Brody, Podwoloczyska, Tarnopol und Jaroslau zu bewältigen. In den letzten 8 Tagen überführte diese Bahn 213 000 Ctr. Getreide und trotzdem warten in Radziwilow allein noch 311 beladene Getreidewagen aus Russland auf Abfertigung. Auch der Spiritustransport war sehr bedeutend, während der Personenverkehr in normalen Grenzen verblieb.

Die Umlegung der Nordbahntrace zwischen Wien und Florisdorf, welche von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als eine Consequenz der Donau-Regulirung als unumgänglich nothwendig in Ausführung gebracht werden musste, ist nunmehr vollendet. Diese zwar kurze aber wegen der Uebersetzung des bestandenen Kaiserwassers, der projectirten Donau-Stadt und des Donau-Durchstiches technisch schwierige und durch ihre zahlreichen Kunstbauten interessante Bahnstrecke wurde nebst der umfangreichen Erweiterung des Wiener Nordbahnhofes in dem verhältnissmässig kurzen Zeitraum von zwei Jahren vollständig hergestellt, so dass die Belastungsproben der zehn Durchfahrtsbrücken und der 2400 Fuss langen neuen Donau-Brücke der Nordbahn, an welche sich ein Gehweg für die Passanten anschliesst, die schönsten Resultate ergaben. Diese Strecke wird am 11. d. M. bei der Fahrt des Kaisers nach Petersburg eröffnet.

Ausland.

— D — **Russland.** Im Monat Januar sind folgende Strecken der Landwarowo-Romny-Bahn eröffnet worden: von Gomel bis Sossnowka für den Personen- und Güterverkehr und von Sossnowka bis Bachmatsch ausschliesslich für den Güterverkehr.

-HS- Die **Great Western Eisenbahncompagnie** ist gegenwärtig dabei, die gemischte Spurweite von Bristol nach Swindom zu legen, d. h. es wird an das vorhandene 7füssige Geleise noch eine dritte Schiene eingelegt, so dass die Bahn auch mit Fahrzeugen der gewöhnlichen Spurweite 4' 8½" befahren werden kann. Die Hauptlinie von letzterem Orte nach Paddington besitzt bereits das gemischte Geleise. Die engere gewöhnliche Spurweite wird in kurzer Zeit angenommen werden, und beginnt die Umänderung mit der Weymouth Zweigbahn, die die Hauptlinie bei Chippenham verlässt; ebenso wird die Linie von Bathampton nach Salisbury nur mit enger Spurweite versehen werden. Die letzten Merkmale der siebenfüssigen Spurweite, die nie etwas anderes als ein colossaler Missgriff war, werden demnach bald ganz verschwunden sein.

Juristisches.

* **Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts** vom 5. December 1873 in Sachen des Grossherzoglich Badischen Fiscus, vertreten durch die General-Direction der Grossherzogl. Staatseisenbahnen zu Carlsruhe, Beklagten, Appellanten, Oberappellanten, wider den Handelsmann Jacob Bär Simon in Walldorf, Kläger, Appellaten, Oberappellaten, Schadensersatz betreffend. Aus diesem Erkenntniss theilen wir Folgendes mit:

Der Transport eines Frachtguts (Hopfen) hatte nach dem feststehenden Sachverhalt einen Aufenthalt erlitten, welcher eine Ueberschreitung der Lieferfrist um kurze Zeit zur Folge hatte.

Dieser Aufenthalt war durch Verschulden eines Bahnbeamten verursacht worden, welcher das Gut bei der Absendung nach einer falschen Richtung dirigirt hatte.

Während des solchergestalt verzögerten Transports wurde nun das Gut durch inneren Verderb erheblich beschädigt. Auch war durch das Gutachten der in der Vorinstanz abgehörten Sachverständigen erwiesen worden, dass der Schaden aus der Ueberschreitung der Lieferungsfrist entstanden sei. (Dieselben erklärten, dass nach der Erfahrung Hopfen der vorliegenden Art und unter den fraglichen Umständen einen Transport von der Dauer der bedungenen Lieferungsfrist füglich ertragen könne, und, da er im concreten Falle gleichwohl verdorben sei, so müsse der Grund des inneren Verderbs nothwendig in der Ueberschreitung der Lieferungsfrist liegen.)

Nach dieser Darlegung des feststehenden Sachverhalts deducirt das Reichs-Oberhandelsgericht wörtlich Folgendes:

Der Schaden, für welchen der Beklagte verantwortlich gemacht wird, war also unläugbar während des Transports des Frachtgutes aus dem Verschulden eines Bahnbeamten entstanden. Hieraus folgt zugleich die Ersatzpflicht des Beklagten, sofern er nicht einen besonderen Befreiungsgrund darzuthun vermag. Keine Rücksicht verdient der Einwand, es würde nach gesetzlicher Regel (Landrechtssatz 1150) für einen Schaden nicht eingestanden, welchen der Urheber nicht habe voraussehen können. Dass der Schaden im vorliegenden Falle nicht vorauszusehen gewesen sei, ist entschieden zu verneinen. Die Möglichkeit, es werde eine auch nur geringe Transportverzögerung den inneren Verderb eines so zarten Transportgutes, wie es regelmässig Hopfen ist, nach sich ziehen, konnte kaum einem verständigen Laien verborgen bleiben, um so weniger dem Transportbeamten einer in Süddeutschland belegenen Eisenbahn.

Nun erhebt sich aber die Frage, wie weit die Ersatzpflicht des Beklagten reiche, ob er, wie er meint, nur den Frachtverlust zu erleiden habe, oder ob er, wie die klagende Partei verlangt und der zweite Richter annimmt, den durch den inneren Verderb hervorgerufenen Minderwerth des Frachtgutes vergüten müsse. Die Frage ist zum Nachtheil des Beklagten zu beantworten, wie wohl aus anderen als den vom zweiten Richter geltend gemachten Gründen.

Der Frachtführer haftet nach Artikel 395 des Handelsgesetzbuchs für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt, oder durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, insbesondere durch inneren Verderb oder durch Mängel der Verpackung entstanden ist. Der nachfolgende Artikel 396 schreibt vor: wenn auf Grund des Artikels 395 Ersatz zu leisten sei, so habe der Frachtführer im Fall des Verlustes den gemeinen Handelswerth des Guts, im Falle der Beschädigung den Unterschied zwischen diesem Werthe und dem Verkaufswerthe des Guts im beschädigten Zustande zu vergüten.

Der Frachtführer haftet ferner zufolge Artikel 397 für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abzuwenden war. In Bezug auf beide Haftungen, deren Umfang sichtbar ein wesentlich verschiedener ist, gestattet das Gesetz (Artikel 423 u. ff.) den Eisenbahnen, die dem Frachtführer obliegende Verantwortlichkeit durch Reglement oder besondere Uebereinkunft, wiewohl nicht gänzlich auszuschliessen, jedoch erheblich zu beschränken.

1) Der Artikel 424 erlaubt den Eisenbahnen, in Ansehung der Güter, welche gewissen Gefahren, namentlich der Gefahr des inneren Verderbs besonders ausgesetzt sind, zu bedingen, dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus solcher Gefahr entstanden sei, in welchem Falle zugleich als bedungen gelten soll — und hierin liegt zum grossen Theil der Schwerpunct der Vorschrift — dass vermuthet werde, ein Schaden, welcher aus der fraglichen Gefahr habe entstehen können, sei wirklich aus derselben entstanden. Hinzugefügt ist, die Befreiung von der Haftpflicht trete nicht ein, wenn der Schaden erweislich durch ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden sei.

Ohne Zweifel bezieht sich der Artikel 424 nur auf den Artikel 395, nicht auch, wie der Appellationsrichter meint, auf den Artikel 397. Der Artikel 395 legt durch die Auszeichnung gewisser Gefahren, für welche allein der Frachtführer nicht haften soll, sowie durch die Art und Weise, wie die Beweislast geregelt ist, dem Frachtführer unverkennbar in nicht geringem Umfange die Haftung für den Zufall zur Last. Hiergegen ist der Artikel 424 gerichtet, indem er den Eisenbahnen nachlässt, von dieser Haftung innerhalb gewisser Grenzen sich gänzlich zu befreien, so dass die Vorschrift die Ausschliessung einer jeden Haftung zulässt. Die gesetzliche Bestimmung über die Haftung für den Fall eines erweislichen Verschuldens kann daher gewissermassen als eine selbstverständliche gelten.

Auf den Artikel 395 oder, genauer: auf den mit diesem im engsten Zusammenhange stehenden Artikel 396 bezieht sich auch der Artikel 427 Absatz 1, worin den Eisenbahnen das Abkommen gestattet wird, dass der im Fall der Haftung für Verlust oder Beschädigung nach Artikel 396 der Schadensberechnung zum Grunde zu legende Werth den declarirten Betrag und in Ermangelung einer Declaration einen Normalsatz nicht übersteigen soll. Die Vorschrift erlaubt keineswegs die Ausschliessung der Haftung für diesen oder jenen Fall, setzt vielmehr umgekehrt die Haftung voraus und gestattet nur, den Umfang der Haftpflicht einigermassen zu beschränken. Daher erklärt sich auch die nichts weniger als selbstverständliche Bestimmung im Schlussabsatz:

Die Beschränkung gelte nicht im Falle — nicht, wie im Artikel 424, eines gewöhnlichen Verschuldens, — sondern einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute.

2) Auf die Haftpflicht aus Artikel 397 bezieht sich dagegen der Artikel 427 Absatz 2, welcher den Eisenbahnen zu bedingen verstattet, dass die Höhe des nach Artikel 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes in Ermangelung der Declaration eines höheren Betrages des Interesses einen Normalsatz, als welcher auch der Frachtbetrag gelten darf, nicht übersteigen soll. Wenn wieder hinzugefügt ist, die Beschränkung gelte nicht im Falle der böslichen Handlungsweise, so entspricht dieser Zusatz im vollen Maasse der Beschränkung der Vorschrift des ersten Absatzes, indem es sich gleichfalls nicht um Befreiung von der Haftpflicht, sondern nur um eine Begrenzung des Umfangs der unzweifelhaft bestehenden Haftpflicht handelt.

Hat, wie im vorliegenden Falle, eine Eisenbahn von allen vorerwähnten Befugnissen Gebrauch gemacht, und es wird der Transport des ihr zur Beförderung anvertrauten, der Gefahr des inneren Verderbs ausgesetzten Frachtguts schuldbar verzögert, so zwar, dass die schuldbare Verzögerung den inneren Verderb verursacht, so ist die Haftung der Bahn für den Schaden unzweifelhaft; sie folgt klar und unwiderleglich aus Artikel 397, dessen Geltung nur in Ansehung des Umfangs der Haftpflicht beschränkt werden kann. Zur Begründung der Haftung an sich die Bestimmung des Artikels 424 „die Befreiung von der Haftpflicht gelte nicht, wenn der Schaden erweislich durch Verschulden entstanden sei,“ heranzuziehen, ist ebenso überflüssig als verfehlt, letzteres um desshalb, weil in dem vorausgesetzten Falle nicht die Befreiung von der Haftpflicht, sondern nur die Beschränkung des Umfangs derselben in Frage kommt, weil ferner die Unanwendbarkeit des Artikels 424 zweifellos wäre, wenn die Bahn von der darin nachgelassenen Befugniss keinen Gebrauch gemacht hätte, und es unmöglich einen Unterschied machen oder die Bahn in eine nachtheiligere Lage bringen kann, ob jenes geschehen ist oder nicht.

Der Appellationsrichter, welcher auf Grund der gedachten Bestimmung des Artikels 424 den Streit zum Nachtheil des Beklagten entscheidet, greift also fehl. Die Entscheidung kann nur aus Artikel 427 Nr. 2 in Verbindung mit der Schlussvorschrift geschöpft werden. Aber auch nach diesen Bestimmungen muss die Entscheidung des zweiten Richters für richtig gelten, nicht etwa aus dem Grunde, weil das betreffende Verschulden des Bahnbeamten als eine bösliche Handlungsweise im Sinne des Artikels 424 sich characterisire, was dahin gestellt bleiben kann, sondern weil der klagenden Partei ein anderer Umstand zu statten kommt. Als das Frachtgut der Bahn zur Beförderung übergeben wurde, war im Frachtbriefe als Werth desselben der Betrag von 3000 Fl, mithin eine weit höhere Summe angegeben, als die Klagerechnung unterstellt. Die Declaration bezog sich nur auf den Werth, um gegen die dem Artikel 427 Absatz 1 entsprechende, den Artikel 396, nicht auch den Artikel 397 modificirende Transportbedingung wirksam zu sein; sie betraf keineswegs zugleich das an die Einhaltung der Lieferungsfrist sich knüpfende Interesse um gegen die dem Artikel 427 Absatz 2 entsprechende, den Artikel 397 beschränkende Transportbedingung einen Schutz zu gewinnen. Gleichwohl enthielt die Declaration doch für einen Fall zugleich die Angabe des an die Einhaltung der Lieferungsfrist sich knüpfenden Interesse, für den Fall nämlich, dass die Transportverzögerung Verlust oder Beschädigung des Guts durch inneren Verderb und dergleichen unmittelbar zur Folge habe. Der Absender, welcher bei der Aufgabe des Guts dessen Werth bezeichnet, giebt durch diese Bezeichnung selbstverständlich auch an, dass sein Interesse, wenn durch die Transportverzögerung das Gut selbst zu Grunde gehe, mindestens soviel, als der declarirte Werth des Guts betrage. Diese Interessendeclaration ist in der Werthsdeclaration nothwendig und begriffsmässig enthalten.

Wie der Fall zu beurtheilen sei, wenn die Werthsdeclaration unterblieb, ob alsdann der Normalsatz des Artikels 427 Absatz 1 als der declarirte Werth, insbesondere noch für die Anwendung des Absatzes 2 bei Verlust durch Transportverzögerung zu gelten habe, kann, da ein solcher Fall zur Entscheidung nicht vorliegt, auf sich beruhen.

Der Beklagte muss daher die der Klage zu Grunde gelegte, die Schranken der Werthsdeclaration nicht überschreitende und im Uebrigen in der dritten Instanz nicht weiter bekämpfte, Schadensberechnung gegen sich gelten lassen. Demnach ist der Beklagte durch das angefochtene Urtheil nicht beschwert.

(NB. Das Gericht zweiter Instanz, das Kreis- und Hofgericht zu Mannheim, hatte den Badischen Fiscus zur Zahlung einer Entschädigung von 1186 Fl. etc. nebst Verzugszinsen verurtheilt.)

Literatur.

* Frachtberechnungstabellen von A. Beyer. Im Jahre 1870 (siehe Jahrg. 1870 S. 129 dieser Zeitung) erschienen im Selbstverlage des damaligen Stations-Assistenten der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen A. Beyer zu Leipzig Frachtberechnungstabellen, welche es ermöglichen, auf Grund des gegebenen Einheitsatzes sofort den Frachtbetrag für jedes beliebige Gewichts-Quantum mit Sicherheit zu ermitteln.

Der inzwischen als Güterexpedient zur Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen übergetretene Verfasser, will nun eine zweite, nach dem demnächst ins Leben tretenden neuen Münzsystem (Mark-Währung) umgearbeitete Auflage erscheinen lassen, welche ausserdem 100 Tarifsätze mehr als die frühere Ausgabe enthalten soll.

Das Werk, welches in einem Bande zu 25 Bogen à 8 Seiten erscheint (der 1. Bogen ist uns vom Herausgeber zugeschickt worden), und 1000 Tarifsätze von 0,01—10 Mark resp. von 10 Pfd. ab bis 10000 Pfd. berechnet enthält, kostet im Subscriptionspreise 3 resp. $3,_{50}$ Mark, im Ladenpreis dagegen 5 Mark.

Dieser Preis muss in Anbetracht der mühevollen und gewissenhaften Arbeit, sowie der inzwischen erfolgten Steigerung der Druckerlöhne als ein mässiger betrachtet werden, und können wir das Unternehmen des Herrn Beyer in Strassburg somit empfehlen.

Coursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltung, 1874 Februar. I. Abtheilung, Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker), ist soeben ausgegeben. Dasselbe enthält die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreich-Ungarischen Monarchie und Uebersicht der bestehenden Rundreise-Touren mit Angabe der Billetpreise, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen General-Postamts, und umfasst die bis zum 1. Februar eingetretenen resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 10 Sgr. Ferner bleibt noch gültig Abtheilung II., Januar-Februar, enthaltend die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiff-Course, Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europas, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münzvergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Mit 2 Karten, Preis 10 Sgr.

Berichtigung. Die uns von der Waggon- u. Eisenbahnbedarfs-Fabrik München zugegangene und in No. 7 S. 82 dieser Zeitung abgedruckte Notiz „Die Cholera als Feind der Eisenbahnen“ wird uns von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München, insoweit jene Notiz des letztgenannte Etablissement betrifft, als unrichtig bezeichnet, indem bei demselben nur wenige Arbeiter an der Cholera erkrankten und keiner an dieser Krankheit gestorben ist.

Die Redaction.

Briefkasten.

Herrn Henry Simon zu Manchester: Die von Ihnen mitgetheilten Notizen über die Englischen Eisenbahnen (soweit sie nicht in dieser Nummer stehen) waren uns bereits von anderer Seite zugegangen und in No. 10 S. 114 fg. unserer Zeitung veröffentlicht worden.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
15.	Februar	zu Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	ca. 500 Ctr. Zink zum Schwellen-Imprägniren	—
15.	„	zu Lausanne	Freiburg-Payerne-Yverdon	3 Bauloose	—
15.	„	zu Essen	Rheinische E.	1200 Mille Ziegelsteine	—
15.	„	zu Deutz	dieselbe	Draht- u. Spriegelzäune	—
15.	„	zu Köln	Köln-Mindener E.	Restaurationsverpachtung Dorsten und Schermbeck	—
15.	„	zu Wesel	Venlo-Hamburger E.	Eiserne Geländer	—
15.	„	zu Rothenburg	Venlo-Hamburger E.	Bahnwärterwohnungen	—
16.	„	zu Erfurt	Magdeb.-Halberst. E.	Erdarbeiten	92
16.	„	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Verkauf einer hölzernen Trajectbrücke	—
16.	„	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	Verkf. von 52 Tonnen Gastheer	—
17.	„	zu Hettstedt	Mageb.-Halberst.	Erdarbeiten	139
17.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk.	Achsen mit Rädern etc.	154
18.	„	zu Breslau	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	Werkstücke für die Reglitzbrücke	—
18.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	7000 Hectol. Steinkohlen	—
19.	„	zu Burscheid	Bergisch-Märk. E.	Hochbauten	—
19.	„	zu Prag	Böhm. Westbahn	Gummiwaaren	—
19.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Billetkarten	91
20.	„	zu Cassel	Berg.-Märk.	Locomotive-Verkauf	155
20.	„	zu Witten	Berg.-Märk.	Locomotive-Verkauf	155
20.	„	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Verkauf alter Schienen	—
21.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Bahnh.-Restaur. zu Wäldchen	—
21.	„	daselbst	dieselbe	Eiserner Ueberbau	154
21.	„	zu Köln	Rheinische E.	Erdarbeiten	—
21.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	25000 Hectol. Kalk	—
21.	„	zu Crailsheim	Württemb. Stsb.	Stationsbau Ellrichshausen	—
23.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk.	Locomotivschuppenbau	—
23.	„	daselbst	dieselbe	Appartementsgebäude	—
24.	„	zu Prag	Busch têhrader E.	Verkauf alter Schienen	154
24.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Wagen, Achsen etc.	154
24.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Oberbaumaterialien	154
25.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	1350^{m} Perronsteine	—
28.	„	zu Crefeld	Berg.-Märk. E.	Locomotiven-Verkauf	155
28.	„	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Eiserner Brückenüberbau	92
28.	„	zu Leipzig	Leipzig Dresdener	Materialien-Verkauf	155
28.	„	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Oberbaumaterialien	155
1.	März	zu Dresden	Muldenthalbahn	Erdarbeiten und Kunstbauten	—
1.	März	zu Trier	Oberbürgermeister	Wasserleitung	140
10.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Radreifen etc. etc.	No. 13.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Rheinischer Eisenbahn-Verband.

Am 1. Februar cr. ist der 3. Nachtrag zum Haupt-Güter-Tarife des Rheinischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Februar 1873 in Kraft getreten. Derselbe ist zum Preise von 2 Sgr. pro Exemplar bei unsern Expeditionen und in unserm Geschäftslocale hierselbst käuflich zu haben.

Köln, den 5. Februar 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

2 500 000 Klgr. Feinkornkopfschienen,
2 500 000 „ Bessemerstahlschienen,
1 000 000 „ Bessemer- oder Puddelstahl-Zungenschienen für Weichen,
46 000 Stück Seitenlaschen,
30 000 „ Unterlagsplatten,
230 000 „ Laschenbolzen mit Fixirungsplättchen,
900 „ Hartgussherzstücke verschiedener Gattungen,
1200 „ Weichenplatten zu einfachen Weichen,
100 „ do. zu dreistelligen Weichen,
500 lfd. Meter Ergänzungsplatten

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem technischen Central-Bureau, Trankgasse No. 23 hierselbst, einzusehen, und von dort auf portofreie Anfragen zu beziehen.

Offerten mit der äusseren Bezeichnung:

„Submission auf Oberbau-Materialien“,

an welche die Submittenten bis zum 10. März cr. gebunden bleiben, sind bis zum **24. Februar cr.** versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Köln, den 7. Februar 1873.

Die Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues

1) der Brücke über die Biele bei Rengersdorf,
2) „ „ „ „ Neisse bei Krotenpfuhl

der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, veranschlagt zu je

95 455 Kilogramm Schmiede- und
6749 „ Gusseisen

soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind portofrei, versiegelt und versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung von eisernen Brücken für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn“

bis zu dem auf

Sonnabend, den 21. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,

in dem obenbezeichneten Central-Bureau anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 6. Februar 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

270 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 90 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
476 Stück 130 Millimeter starken Achsen aus Gussstahl mit Gussstahlscheibenrädern,
254 Stück 130 Millimeter starken Achsen aus Gussstahl mit Speichenrädern,
1080 Stück 1100 Millimeter langen, 8lagigen Gussstahl-Tragfedern und
320 Stück 2040 Milimeter langen, 7lagigen Gussstahl-Tragfedern

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen, Achsen und Federn“

versehen, bis zu dem auf

Dienstag, den 24. Februar cr., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen liegen in unserem Maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeldlich mitgetheilt.

Auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 28. Januar 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

114 Satz Gussstahlachsen mit Speichenrädern,
375 Satz dergl. mit Gussstahlscheibenrädern,
1200 Stück Tragfedern und
1250 Stück Spiralfedern

zu Güterwagen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 17. Februar d. J., Mittags 12 Uhr,

in unserm Geschäftslocale, Köppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen mit Rädern, resp. von Wagenfedern“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale, sowie bei dem Ober-Maschinenmeister Gust auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a/O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 29. Januar 1854.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Verkauf von Alt-Schienen.

Die a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft hat 1600 Zollcentner Alt-Schienen in Längen von 18—21 Schuh 20 Zollpfund per Schuh auf ihren Stationen zum Verkaufe. — Offerten auf das ganze Quantum oder auf beliebige Theilbeträge werden bis zum **24. Februar l. J.** hierorts entgegen genommen. — Die Schienen können franco jeder Station der gesellschaftlichen Linien übergeben werden.

Prag, am 6. Februar 1874.

General-Direction der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn.

Schweizerische Centralbahn.

Die Lieferung von:

2600 Tonnen Stahlschienen
22 000 Stück Laschen,
11 000 „ Stossplatten und
27 500 „ Zwischenplatten,

soll auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Bedingnisshefte und Zeichnungen werden auf Verlangen durch den Unterzeichneten verabfolgt.

Angebote auf diese Lieferung oder auf einzelne Theile derselben sind mit der Aufschrift: „Offerte für Lieferung von Oberbaumaterialien“ bis den **28. Februar** nächsthin versiegelt dem Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel einzureichen.

Basel, den 5. Februar 1874.

Der Betriebs-Oberingenieur.
Buri.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die ausrangirte Locomotive Leopard mit Tender, sowie der aus dem Vorjahr herrührende diesseitige Antheil an Werkstatts-Materialien-Abgängen sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die abzugebenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf einer Locomotive mit Tender und alter Materialien“ versehen, bis zum Submissions-Termin, **Freitag, den 20. Februar 1874, Morgens 10 Uhr,** an den Unterzeichneten einzureichen, in welchem Termin dieselben in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Die Submissions- und Kaufsbedingungen können auf dem Bureau des Unterzeichneten eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien (6 Sgr.) bezogen werden.

Cassel, am 28. Januar 1874.

Königlicher Maschinenmeister.
Busch.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete ältere Güterzug-Locomotive mit Tender, jedoch excl. der Strahlpumpen, im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerten bis spätestens den **28. Februar, Vormittags 11 Uhr,** franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Locomotive mit Tender“ an den Unterzeichneten einsenden.

Eine etwa vorzunehmende Besichtigung der Locomotive kann in der Werkstätte zu Crefeld, dem gegenwärtigen Standorte derselben, vorgenommen werden.

Crefeld, den 6. Februar 1874.

Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete Güterzugmaschine mit Tender, die auf dem hiesigen Werkstättenhofe zur event. Besichtigung bereit steht, soll verkauft werden.

Gefällige Offerten hierauf wolle man bis zum **20. Februar cr. franco** an den Unterzeichneten richten, welcher auch zu jeder weiteren Auskunft bereit ist.

Witten, den 31. Januar 1874.

Der Maschinenmeister.
Schmidt.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die auf unsern Bahnhöfen in Leipzig, Riesa, Dresden und Döbeln lagernden alten defecten Schienen und Schienenstücken ca. 10 000 Ctr., sowie ca. 800 Ctr. defectes Kleineisenzeug und ca. 2200 Ctr. Abfälle von Eisen und anderen Metallen, sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Die Verkaufsbedingungen und specielles Verzeichniss der Schienen etc. sind auf unserm Hauptbureau hier erhältlich und die Offerten verschlossen mit der Aufschrift: „Gebot auf alte Schienen und Materialien“ bis **28. Februar c., Abends 6 Uhr,** an uns einzureichen.

Leipzig, den 9. Februar 1874.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
W. Seyfferth. C. A. Gessler.

Die Stelle eines Eisenbahnstatistikers

mit einer Jahresbesoldung bis Fr. 4000, je nach der erforderlichen Mithülfe, wird hiermit zu freier Bewerbung ausgeschrieben.

Anmeldungen für diese Stelle sind in Begleit der nöthigen Ausweise über Befähigung und bisherige Dienstleistungen bis längstens den **21. Februar** nächsthin dem unterzeichneten Departement einzureichnn.

Die Kenntniss der Französischen Sprache ist erwünscht.

Bern, den 28. Januar 1874. [H. 1561

Schweiz. Eisenbahn- & Handelsdepartement.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 13.

1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 16. Februar 1874. (Schluss der Nummer: 15. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 4 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

Von den Formularen zu den Verzeichnissen überzähliger Güter, deren Benutzung für die Aufstellung des alphabetischen Gesammtverzeichnisses sehr wünschenswerth ist, stehen den geehrten Bahnverwaltungen Exemplare (soweit der Vorrath reicht) zum Selbstkostenpreise von 10 Sgr. pro Buch zur Verfügung. Die Redaction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahn ist an der nördlichen Linie derselben zwischen den Stationen Kis-Terenne und Salgó-Tarján eine neue Station Namens Palfalva, welche für Personen- und Güterverkehr eingerichtet ist, angelegt und am **8. Februar d. J.** dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Berlin, den 9. Februar 1874.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Fournier.

Vereinsgebiet.

Preussen. Der Etat der Eisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1874 weist von den Staatsbahnen (Cap. 15—25) 50 003 165 Thlr. Einnahmen auf, 5 763 168 Thlr. mehr als der Etat 1873. Zu den Mehreinnahmen tragen die Niederschlesisch-Märkische (Cap. 15 11 500 000 Thlr.) 1 750 000 Thlr. und die Ostbahn (Cap. 17 12 139 000 Thlr.) 1 839 000 Thlr. bei. Die Privatbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist, ergeben (Cap. 26) 1 615 510 Thlr. Einnahme, 404 649 Thlr. weniger als im Etat 1873, weil die Erträge der Köln-Mindener Bahn nach den Ergebnissen des Jahres 1872 auf 307 419 Thlr. weniger angenommen sind, und weil Seitens der Bergisch-Märkischen Bahn eine Rückzahlung, die nach dem Etat 1873 100 000 Thlr. betrug, nicht zu leisten ist. Die sonstigen Einnahmen (Cap. 27) belaufen sich auf 11 650 Thlr. (+ 6700 Thlr.), die gesammten Einnahmen mithin auf 51 630 325 Thlr. (+ 5 365 219 Thlr.)

Die dauernden Ausgaben betragen für die Staatseisenbahnen (Cap. 22—31) 35 348 129 Thlr. (+ 6 438 843 Thlr.), in Folge von Besoldungs-Verbesserungen, erhöhten Arbeitslöhnen und Erweiterung des Eisenbahnnetzes. Die Ueberschüsse der einzelnen Staatsbahnen stellen sich wie folgt: Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn 3 662 000 Thlr. (+ 76 000 Thlr.); Berliner Verbindungsbahn 174 000 Thlr. (+ 67 000 Thlr.); Ostbahn 4 329 400 Thlr. (+ 78 600 Thlr.); Westfälische Eisenbahn 415 000 Thlr. (— 425 000 Thlr.); Saarbrücker Eisenbahn 1 005 000 Thlr. (— 10 000 Thlr.); Hannoversche Eisenbahn 3 581 000 Thlr. (+ 36 000 Thlr.); Frankfurt-Bebraer Eisenbahn 208 000 Thlr. (— 23 200 Thlr.); Nassauische Eisenbahn 506 000 Thlr. (— 307 400 Thlr.); Main-Weserbahn (für Preussen) 579 000 Thlr. (— 22 800 Thlr.); Main-Neckarbahn 122 637 Thlr. (+ 6525 Thlr.). Die Ausgaben für die Privat-Eisenbahnen (Cap. 32), bei denen der Staat betheiligt ist, belaufen sich auf 1 663 986 Thlr. + 272 104 Thlr.). Die Mehrausgaben entstehen hauptsächlich durch die Zinszuschüsse für garantirte Privatbahnen (Tit. 4—12, 1 507 400 Thlr.), die sich um 267 300 Thlr. erhöht haben. Der Ueberschuss der einzelnen Privatbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist, beträgt: Oberschlesische Eisenbahn 767 493 Thlr. (— 2035 Thlr.); Köln-Mindener Bahn 691 431 Thlr. (— 307 419 Thlr.). Bei der Stargard-Posener Eisenbahn balancirte die Ausgabe mit der Einnahme, die zur Amortisation der Stammactien verwendet wird. Die Ausgaben für die Central-Verwaltung und die Eisenbahn-Commissariate (Cap. 33) sind auf 304 964 Thlr. (+ 158 316 Thlr.) veranschlagt. Die Mehrausgaben gegen 1873 entstehen meist durch Uebertragung der Ausgaben für die Ministerial-Abtheilung für das Eisenbahnwesen auf dieses Capitel.

Die gesammten dauernden Ausgaben der Eisenbahnverwaltung belaufen sich auf 37 317 079 Thlr. (+ 6 869 263 Thlr.).

Zu einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben (Cap. 11) sind 11 524 522 Thlr. (+ 8 062 857 Thlr.) zum Ansatz gebracht, meist zu Bauten und Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen; ferner 77 000 Thlr. Beihülfe zum Bau einer Eisenbahn von Münster nach Enschede; 15 000 Thlr. Subvention für die St. Gotthardbahn (ausser den von der Bergwerksverwaltung zu gewährenden 30 000 Thlr.); der Dispositionsfonds für die Staatseisenbahnen ist von 150 000 Thlr. auf 300 000 Thlr. erhöht worden.

Nach Abrechnung der sämmtlichen Ausgaben ergiebt die Eisenbahnverwaltung einen Ueberschuss von 2 788 724 Thlr. (— 9 566 902 Thlr.). — Zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden sind pro 1874 8 127 585 Thlr. (— 3 811 549 Thlr.) erforderlich, die Verwaltung bedarf daher eines Zuschusses von 5 338 861 Thlr. (5 755 352 Thlr. weniger Ueberschuss als in 1873).

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. Februar kam der vorstehende Etat zur Berathung und wurden die Einnahmen der einzelnen Bahnen ohne Debatte angenommen; nur beim Cap. 124 (Main-Neckarbahn) und 126 (Privat-Eisenbahnen, bei denen der Staat betheiligt ist) wurden folgende zwei Resolutionen angenommen:

Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, 1. die Einnahmen und Ausgaben der Main-Neckarbahn vollständig in den Staatshaushalts-Etat aufzunehmen; 2. dem Staatshaushalts-Etat für 1875 eine Uebersicht der diesseitigen Einnahmen und Ausgaben des Staats bei den einzelnen Privateisenbahnen, bei denen der Staat betheiligt ist, beizufügen.

Die dauernden Ausgaben wurden fast ohne Discussion mit folgenden Anträgen der Budgetcommission angenommen:

1. Zu Capitel 22—30: Bei den Ausgaben sämmtlicher Staats-Eisenbahnen in den Tit. 6 jedesmal hinter den Worten „sowie zu Unterstützungen für die im Dienste invalide gewordenen Arbeiter einzuschieben: „und deren Hinterbliebenen".

2. Zu Capitel 22—30, Tit. 10—12: Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, die Ausgaben für Erneuerung der Bahnanlagen, sowie die Ausgaben für Erneuerung der Locomotiv- und Wagenparks künftig zum Gegenstand besonderer gegen die Titel für Unterhaltung übertragbarer Titel zu machen.

Bei dem Cap. 32 (Privateisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist) beleuchtete der Abg. Dr. Hammacher das Verhältniss der Berlin-Stettiner Eisenbahn zur Vorpommerschen Bahn; es scheine, als ob die Erstere ihre Betriebskosten möglichst auf die Letztere abwälze, für welche der Staat eine Zinsgarantie geleistet habe. Der Abg. Schmidt (Stettin) machte dagegen darauf aufmerksam, dass die Betriebskosten nicht nach dem Verkehr, sondern nach der Meile berechnet werden. Der Abg. v. Wedell-Vehlingsdorf empfahl der Regierung die Erwägung, ob es nicht rathsam wäre, die Verwaltung der Pommerschen Bahnen selbst in die Hand zu nehmen. Nach einer Erwiderung des Regierungs-Commissars Ministerial-Director Weishaupt wurde das Capitel genehmigt.

Zu den ausserordentlichen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung beantragte die Budgetcommission folgende ebenfalls ohne Debatte angenommene Resolution:

Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, in den Fällen, in welchen im Etat die Bewilligung zu Ausgaben für Anschaffungen und Bauten verlangt wird, für die bereits durch Specialgesetze Geldmittel bewilligt worden, jedesmal einen Nachweis der auf Grund der Specialgesetze zu demselben Zwecke der Königlichen Staatsregierung noch zur Disposition stehenden Fonds beizufügen."

*Preussen. (Zur Organisation der Eisenbahnverwaltungen). Bei Berathung des Eisenbahn-Etats kamen im Abgeordnetenhaus Uebelstände bei der Eisenbahn-Verwaltung zur Sprache, unter welchen das handeltreibende Publicum seit Jahren zu leiden habe. Der Abgeordnete Berger suchte zu beweisen, dass die straffe Centralisation in der Eisenbahn-Verwaltung der Grund des Uebels sei und verlangte Decentralisation, sowie dass Techniker statt Juristen an die Spitze der Verwaltungen gestellt würden. Der Herr Handelsminister wies gegenüber dessen Ausführungen nach, dass die neue Organisation der grossen Eisenbahn-Verwaltungen, resp. die Einrichtung der Eisenbahn-Commissionen ganz entsprechend der Resolution des Abgeordnetenhauses vom 17. Januar 1872, lautend: die Königliche Staatsregierung aufzufordern, Einrichtungen dahin zu treffen,

1) dass die Centraldirectionen der grösseren Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen von untergeordneten Geschäften entlastet werden, damit sich dieselben vorzugsweise der oberen Beaufsichtigung und Controle, den wichtigen finanziellen, organisatorischen Tarif- und Fahrplan-Angelegenheiten widmen können;

2) dass zur Beaufsichtigung des Dienstes auf den einzelnen Strecken und zur Ueberwachung der Ausführung der von der Centraldirection getroffenen Anordnungen besondere Organe mit ausgedehnten Befugnissen (Betriebs-Commissionen) etablirt werden,

durch die in der Gesetzsammlung publicirte Cabinets-Ordre zur Ausführung gebracht sei. Der Zweck, dieser nach Absicht des Abgeordnetenhauses ins Leben gerufenen Einrichtung sei, einmal zu decentralisiren und wenn möglich, den Geschäftsgang zu erleichtern und die Schreiberei zu vermindern. Sollte die Erfahrung lehren, dass die neuen Einrichtungen zu diesem Ziele nicht führten, so müssten sie wieder abgeschafft werden, denn es würde Niemand vorhanden sein, der ein Interesse daran hätte, eine Maschinerie aufrecht zu erhalten, die zum Gegentheil von dem führe, was Alle dabei beabsichtigt hätten. Andererseits müsse man bei einer so vielgliedrigen Organisation, wie die der Eisenbahnverwaltung, bei welcher so vielfache Interessen in Betracht kommen, nicht erwarten, dass die Erfolge der neuen Einrichtungen sich in kurzer Zeit übersehen liessen, und man dürfe nicht, wenn zunächst ungünstige Erfahrungen vorliegen, ohne Weiteres den Stab brechen. Man müsse jedenfalls einige Zeit beobachten, und es werde auch Aufgabe der Königlichen Staatsverwaltung sein, soweit es mit den allgemeinen Staatsinteressen vereinbar sei, die Competenz, die Befugnisse dieser Eisenbahn-Commissionen allmählich zu vermehren und zu stärken.

Diese Commissionen hätten übrigens keine collegialische Verfassung, denn wenn auch nach dem Organisationsplan die Commissionen allerdings aus mehreren von den Directionen delegirten Mitgliedern bestehen sollen, so frage doch nur eines dieser Mitglieder die Verantwortung, und nur dieses eine Mitglied habe bei Meinungsdifferenzen die Entscheidung. Wenn der Herr Vorredner den Juristen zurufe, sie sollten sich darauf beschränken, Advocaten und Richter zu werden, so sei doch nicht zu verkennen, dass kein Beruf so sehr befähigt sei, in die allgemeine Staatsverwaltung, wie in die verschiedenen Zweige des Staatsdienstes einzutreten, wie der der Juristen: er biete die allgemeine Grundlage für die verschiedensten Zweige der Beamtenthätigkeit. Die Erfahrung habe gezeigt, dass in den meisten Lebensberufen die Juristen in der Lage seien, sich gut zu finden und Tüchtiges zu leisten. Diese Thatsache dürfe man auch bei der Eisenbahnverwaltung nicht vergessen. Andererseits gebe er sehr gerne zu, dass es nicht wünschenswerth sei, wenn der sogenannte Assessorismus die ganze Verwaltung ausschliesslich beherrschen sollte. Er werde es sich angelegen sein lassen, das technische Element überall zu seinem Recht in der Eisenbahnverwaltung gelangen zu lassen. Er begreife sehr wohl, dass in gewisser Beziehung innerhalb der technischen Kreise eine Art Verstimmung darüber herrsche, dass die Juristen in zu grosser Ausdehnung Berücksichtigung fänden. Man möge aber doch nicht vergessen, dass vielfach der technische Beruf nicht in der Weise für administrative Geschäfte vorbereite, wie das bei den Juristen der Fall ist. Jeder der in einem Collegium gearbeitet habe, werde anerkennen müssen, dass, so wichtig gerade die Thätigkeit und die Rathschläge der Techniker seien, doch auf der anderen Seite bei der Behandlung administrativer Angelegenheiten es wesentlich auf die Kenntniss der Gesetze und staatlichen Einrichtungen, sowie auf die erlangte practische Geschäftsgewandtheit ankomme. Der Minister habe aber auch bereits damit begonnen, beispielsweise bei Bestellung der Vorsitzenden einzelner Betriebscommissionen Techniker zu berücksichtigen und sei unter seiner Verwaltung zuerst ein Maschinentechniker Mitglied einer Eisenbahn-Direction geworden, wie er dann die Absicht habe, noch mehrere Maschinentechniker in die Eisenbahndirection zu berufen. Wenn aber diese verschiedenen technischen, administrativen und juristischen Elemente in harmonischer Weise in der Eisenbahnverwaltung thätig sein sollen müsse man auch daran denken, diese verschiedenen Elemente zu dem Dienst in geeigneter Weise vorzubereiten. Es müsse irgend ein Weg gefunden werden, welcher es dem Technicker ermöglicht, mehr wie bisher administrativ thätig zu sein, und sich so für eigentliche Verwaltungsstellen vorzubereiten, während umgekehrt auch die juristischen Beamten schärfer anzuhalten seien, zunächst die Praxis der Eisenbahn-Verwaltung näher und gründlicher kennen zu lernen.

Hinsichtlich der Beschwerde über die Preussische Ostbahn in Betreff Mangels an Betriebsmitteln bemerkte der Herr Minister, dass die Regierung möglichst besorgt gewesen sei, eine Besserung herbeizuführen, indem sie zur Ablieferung in 1874: 102 Locomotiven, 194 Personen- und 1791 Güterwagen im Werthe von mehr als 5 Millionen Thaler bestellte, wozu noch 30 Locomotiven und eine Summe von 1 238 000 Thaler kommen, welche im gegenwärtigen Etat ausgeworfen sind. In Voraussicht etwaiger weiterer Bedürfnisse ist die Ostbahn unterm 28. December v. J. aufgefordert worden, sachgemässe Vorschläge über die weitere Vermehrung des Betriebsmaterials zu machen. Eine grosse Masse bestellter Güterwagen sei übrigens nicht abgeliefert worden. Die Fabrikanten entschuldigten sich hinsichtlich der Verspätung in der Lieferung mit der ausserordentlichen Lage der Industrie, Arbeiterstrikes u. s. w., welcher Umstand aber auch Seitens der Industriellen den Bahnen gegenüber berücksichtigt werden sollte, wenn diese ihre Lieferungsverpflichtungen nicht auf den Tag einhalten. Dem gegenwärtigen Mangel an Betriebsmitteln sei durch Herbeischaffung fremder Wagen, von denen an 1500 Stück augenblicklich auf der Ostbahn laufen, möglichst abgeholfen worden. In Berücksichtigung müsse übrigens gezogen werden, dass der Verkehr in diesem Winter Dimensionen angenommen habe, wie sie sich kaum voraussehen liessen. „Sowohl von Eydtkuhnen wie von der Preussischen Südbahn her sind derartige Massen an Gütern zu befördern gewesen, wie sie dem regulären Verkehre nicht entsprechen. Es ist ferner in Betracht zu ziehen, dass die abnormen Zustände dadurch zum Theil hervorgerufen sind, dass im vergangenen Jahre eine neue weite Strecke auf der Ostbahn eröffnet wurde. Es ist keine Kleinigkeit, wenn neue Bahnen von praeter propter 60 Meilen in Betrieb gesetzt werden, und die Inbetriebsetzung gleichzeitig in eine Zeit hineinfällt, die auch im Uebrigen ausserordentliche ungünstige Verhältnisse zeigt." Es sei sehr schwierig, eine neue Bahn mit dem erforderlichen Personal zu versehen und gerade bei der Ostbahn seien auch durch diesen Umstand wesentliche Verlegenheiten entstanden. Auf Grund dieser Erfahrungen ist daher bereits jetzt vom Minister mit Rücksicht auf die grossen Bahnen, die in einigen Jahren in Betrieb kommen werden, veranlasst worden, dass schon gegenwärtig Vorkehrungen getroffen werden, um in der geeigneten Zeit Locomotivführer und sonstiges Personal zur Verfügung zu haben, um nicht wiederholt in ähnliche Calamitäten hinein zu gerathen.

* Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die mittlere Abtheilung der Ruhrthalbahn bis Herdecke, die Volmethalbahn in der Theilstrecke von Oberhagen bis Dahl und die Theilstrecke von Finnentrop bis Attendorn von der Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle sind vollendet und werden voraussichtlich im nächsten Monat dem Verkehr eröffnet werden.

⊙ Baden. Nach den vorliegenden Berichten ist in dem nächsten Jahre die Eröffnung folgender neuen Bahnen in Aussicht genommen: Denzlingen-Waldkirchen 20 Kilom.; Friedrichsfeld-Schwetzingen 8 Kil.; Durlach-Eppingen 4,3 Kilom. — Die Erdarbeiten an der Bahnstrecke Schwetzingen-Friedrichsfeld haben bereits begonnen und werden eifrig gefördert.

⊙ Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden. Einem unterm 29. December v. Js. von der Württembergischen und der Badischen Regierung über die Herstellung weiterer Eisenbahnverbindungen zu Stuttgart abgeschlossenen Staatsvertrag entnehmen wir:

Es sollen auf Württembergischen und Badischem Gebiete nachfolgende Bahnen gebaut werden: 1. eine Eisenbahn von Jaxtfeld über Neckarelz nach Eberbach zum Anschluss an die Hessischer Seits von Erbach nach Eberbach und Badischer Seits von Eberbach nach Neckargemünd zu erbauende Eisenbahn; 2. eine Eisenbahn von Heilbronn nach Eppingen zum Anschluss an die Badischer Seits von Durlach nach Eppingen zu erbauende Eisenbahn und 3. eine Eisenbahn von

Schiltach über Alpirsbach nach Freudenstadt zur Verbindung der Badischer Seits von Hausach nach Schiltach und Württembergischer Seits von Stuttgart beziehungsweise Horb nach Freudenstadt zu erbauenden Bahn. — Den Bau und Betrieb der Bahn Jaxtfeld-Eberbach übernimmt die Grossherzogl. Badische, den Bau und Betrieb der Bahn Heilbronn-Eppingen und der Bahn Schiltach-Freudenstadt die Kgl. Württembergische Regierung. Als alleinige und gemeinsame Wechselstationen werden bestimmt: für die Jaxtfeld-Eberbacher Bahn der Bahnhof in Jaxtfeld, für die Heilbronn-Eppinger Bahn der Bahnhof in Eppingen, für die Freudenstadt-Schiltacher Bahn der Bahnhof in Schiltach. Hinsichtlich der Zeit, in welcher die vorgenannten Bahnen zu erbauen und in Betrieb zu setzen sind, wird bestimmt: Die Bahn Jaxtfeld-Eberbach wird längstens innerhalb 6 Jahren, die Bahn Heilbronn-Eppingen längstens innerhalb 5 Jahren und die Bahn Schiltach-Freudenstadt längstens innerhalb 10 Jahren vollendet. Diese Fristen beginnen mit der Ratification des gegenwärtigen Vertrags und, insoweit wegen der Erbach-Eberbacher Bahn die Grossherzogl. Hessische Regierung betheiligt ist, für die Jaxtfeld-Eberbacher Bahn mit der Ratification des zwischen Baden und Hessen über die Erbach-Eberbacher Linie abzuschliessenden Vertrags. — Hierbei wird vorausgesetzt, dass die Bahn Durlach-Eppingen innerhalb 5 Jahren, die Bahn Hausach-Schiltach innerhalb 10 Jahren und die Bahn von Stuttgart beziehungsweise Horb nach Freudenstadt ebenfalls innerhalb 10 Jahren längstens vollendet werden. Sollten unvorhergesehene ausserordentliche Ereignisse eintreten, so wird die für den Bau obiger Verbindungsbahnen angenommene Frist in einer der Dauer dieser Verhältnisse entsprechenden Weise erweitert. — Die Verbindungsbahnen werden zunächst nur einspurig ausgeführt. Es bleibt jedoch der den Bau übernehmenden Regierung freigestellt, einzelne bedeutendere Kunstbauten sogleich für ein zweites Schienengeleise anzulegen. — Jede Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der zu Folge gegenwärtigen Vertrags auf ihrem Gebiete von der anderen Regierung angelegten Bahnstrecken nach vorausgegangener einjähriger Kündigung, jedoch keinesfalls vor Ablauf eines 25jährigen Betriebs an sich zu ziehen. — Zwischen Heilbronn und den in den Wechselstationen Eppingen und Jaxtfeld einmündenden Badischen Bahnen wird ein directer Personenverkehr eingerichtet. — Die Grossherzogl. Badische Regierung räumt der Kgl. Württembergischen Regierung das Recht ein, eine Eisenbahn von Heilbronn durch das Zabergäu nach Bretten und eine solche von Sigmaringen durch das Donauthal nach Tuttlingen zur Verbindung der an den genannten Orten befindlichen Bahnen über Badisches Gebiet zu bauen und zu betreiben. Dieses Recht soll jedoch für jede der beiden Bahnen, welche innerhalb 15 Jahren von der Ratification dieses Vertrags an nicht hergestellt sein sollte, erlöschen. Im Falle die Kgl. Württembergische Regierung innerhalb dieser Frist vorziehen würde, dass die Bahn von Heilbronn durch das Zabergäu nach Bretten als Privatbahn angelegt werde, so wird auch die Grossherzogl. Badische Regierung dem zu concessionirenden Unternehmer für die auf ihr Gebiet fallende Bahnstrecke die Concession ertheilen. — Wenn innerhalb der nächsten 10 Jahre nach Ratification dieses Vertrages eine der contrahirenden Regierungen die Anlage einer Zweigbahn von Schramberg nach Schiltach zum Anschluss an die dort zusammentreffenden Bahnen in Anregung bringt, oder ein Privatunternehmer sich um die Concession zum Bau und Betrieb dieser Zweigbahn bewirbt so werden die beiden Regierungen dieserhalb in Verhandlung treten. — Die in Art. 3 des Vertrags vom 18. Februar 1865 in Betreff der Baufristen für die Herstellung der Bodenseebahn enthaltenen Bestimmungen werden dahin abgeändert, dass die Bahn von Friedrichshafen nach Immenstaad oder Markdorf ohne Rücksicht auf die Fortsetzung dieser Bahn von Friedrichshafen nach Lindau längstens innerhalb 8 Jahren, von Ratification des gegenwärtigen Vertrages ab, hergestellt und in Betrieb gesetzt, werden in der Voraussetzung, dass auch die von der Radolfzell-Messkircher Linie abzweigende, Badischerseits nach Immenstaad oder Markdorf zu führende Verbindungsbahn in der gleichen Frist vollendet und den Betrieb übergeben wird. Im Uebrigen verbleibt es bezüglich der Bodenseebahn bei den Bestimmungen des Vertrags vom 18. Februar 1865. — In dem diesem Vertrage beigefügten Schlussprotocolle wird die Grossherzogl. Badische Regierung innerhalb eines Jahres nach der Ratification des Vertrags sich darüber erklären, ob sie die Bodenseebahn von der Radolfzell-Messkircher Linie nach Immenstaad oder nach Markdorf führen wird. — Da die Kgl. Württembg. Bevollmächtigten erklären, dass die Fortsetzung der Jaxtfeld-Eberbacher Bahn nach Erbach für ihre Regierung eine wesentliche Voraussetzung des Vertragsabschlusses sei, so ist man darüber einverstanden, dass die Ratificationsauswechslung eventuell bis nach Erreichung einer Vereinbarung zwischen der Grossh. Badischen und der Grossh. Hessischen Regierung über die Herstellung jener Fortsetzung auszusetzen sein werde.

Technisches.

Der Žižkaberg-Tunnel bei Prag. Es giebt der Städte wenige, welche dem Eisenbahnbaue so ungünstig situirt sind, wie das alte, ehrwürdige Prag. Im tief eingefurchten Moldauthale liegend, bietet die Hauptstadt Böhmens durch ihre Lage den von ihr ausgehenden Eisenbahnen vielerlei hervorragende technische Schwierigkeiten, und zwar in Hinsicht auf die Planlage und Ausdehnung der Bahnhöfe, auf die Höhenlage derselben, auf die schwierige Entwickelung der Bahnen aus dem tiefen Moldauthale auf die Höhe des Bömischen Plateaus, und endlich in Hinsicht auf die grossen Kosten der bautechnischen Terrainbewältigung. Diese Schwierigkeiten sind von solcher Bedeutung, dass sie nur durch das einheitliche Zusammenwirken der verschiedenen Eisenbahngesellschaften, respective durch das Aufgreifen der Frage in ihrem ganzen Zusammenhange Seitens der massgebenden Behörden in entsprechender Weise zu überwinden gewesen wären. Diese Dispositionen haben während des Entstehens der verschiedenen Prager Eisenbahnstrecken gefehlt, und es ist in Fachkreisen genügend bekannt, welches Eisenbahn-Stückwerk bei uns in Prag geschaffen wurde, ein Stückwerk, dessen trübe Folgen in wenig Jahren schon werden zu Tage treten müssen und noch obenhin den einzelnen Gesellschaften aussergewöhnliche Geldopfer auferlegt hat. Solche grosse Opfer hat besonders auch die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft für die Herstellung ihrer Theilstrecke Prag-Wisočan bringen müssen. Diese Gesellschaft war genöthigt, ihren Anschluss an die in den Süden von Böhmen führende Kaiser Franz-Josefs-Bahn zu nehmen, und konnte von Prag aus keine andere Abgangsrichtung einschlagen, als die entlang des Liebener Thales. Der mit dem Bahnhofe der Kaiser Franz-Josefs-Bahn vereinigte Prager Bahnhof der Turnauer Bahn liegt in der Richtung der Hauptachse des Liebener Thales; die Beginnstrecke der Turnauer Bahn stösst jedoch vermöge der vorhandenen Terrainbildung gerade auf den Žižkaberg, welcher die Südwand des Liebener Thales bildet. Der Žižkaberg, historisch berühmt durch die Kämpfe des Hussitenführers, ist ein langgestreckter, steiler, aber schmaler Berg, gehört der Grauwacke-Formation an und trennt das Liebener Thal von dem Žižkover Thale. Im Liebener Thale ist die Vorstadt Karolinenthal und der Vorort Lieben, im Žižkover Thale die Vorstadt Žižkov situirt. Die Turnauer Bahn hatte nun die Wahl, entweder am steilen Nordhange des Žižkaberges sofort in das offene Liebener Thal, oder am Südhange des Berges, entlang der Vorstadt Žižkov, zu gehen. Im ersteren Falle musste die Bahn oberhalb der Staatsbahn, welche bekanntlich entlang des Žižkaberges führt, gelegt werden; im letzteren Falle war, ausser einer grossen Steigung noch ein S-förmig gekrümmter Tunnel durch den Žižkaberg unvermeidlich, um mittelst desselben aus dem Žižkover Thale in das Liebener Thal gelangen zu können. Die Studien über diese zwei Tracen ergaben, dass die Žižkover Strecke wegen des Tunnelbaues und der theueren Grundeinlösung inmitten der entstehenden Vorstadt zwar sich theuerer als die Karolinenthaler Strecke berechne, dass jedoch die Vergleichsrechnung nicht zuverlässlich sei, weil der Bau einer neuen Linie an einer steilen Berglehne dicht oberhalb der Staatsbahn nicht vorherzusehende Mehrausgaben und Schwierigkeiten veranlassen würde, wesentlich aber die Karolinenthaler Seite des Žižkaberges aus Rutschterrain bestehe, also hierdurch ein Factor gegeben sei, welcher sich in seiner Endwirkung hier ganz unberechenbar gestalte. Die Direction der Turnauer Bahn entschied sich deshalb sofort für den Bau der Žižkover Strecke und hat, wie seither eingetretene Wahrnehmungen über die Rutschbarkeit der Nordlehne des Žižkaberges bewiesen haben, durch diesen Entschluss der Turnauer Bahngesellschaft sehr bedeutende Capitalien gerettet, auch damit auf's Neue einen Beweis geliefert; wie ausserordentlich wichtig das geologische Studium einer zu erbauenden Bahnstrecke ist.

Wir bemerkten oben, dass das Žižkover Thal mit den Häusern der Vorstadt Žižkov ausgefüllt ist; die Bahn musste mit Zuhilfenahme der Unterfangung eines einzelnen Hauses dicht ausserhalb der Häusergrenze gelegt, also in die Südlehne des Žižkaberges, namentlich vor dem Tunnel, tief eingeschnitten werden; der betreffende Tunnel-Voreinschnitt gestaltete sich 210 Klafter (398,3 Mtr.) lang und berechnete sich auf circa 112 000 Cub.-Mtr. Inhalt. Die Disposition über diese Masse veranlasste eingehende Erörterungen. Eine Deponirung der Massen entlang und dicht zur Seite des Einschnittes war wegen des Baues des Berges und der geologischen Beschaffenheit desselben nicht annehmbar; innerhalb der Vorstadt konnten die Massen ebenfalls nicht abgelagert werden. Hinter dem Tunnel wäre allerdings Platz in der 1250 Klftr. (2370 Mtr.) entfernten Aufdämmung über das Liebener Thal vorhanden gewesen, aber das Einschnittsmateriale konnte während des Tunnelbaues, der sehr eilig war, nicht durch dieselben geschafft werden, weil die Bauzeit des Tunnels dadurch gelitten hätte, auch durch diese Disposition Tunnel und Voreinschnitt wesentlich vertheuert worden wären; besonders massgebend aber war, dass die hinter dem Tunnel liegende Aufdämmung bei Lieben das Bahnhofsmateriale aufzunehmen bestimmt war. Der Turnauer Bahnhof liegt nämlich in Abgrabung und sein Material war in der Nähe nirgends unterzubringen; es war deshalb nöthig, den Bau des Tunnels und zu ihm führenden Strecke stark zu forciren, weil die eigentliche Bahnhofs-Abgrabung erst vor sich gehen konnte, bis der Tunnel und dessen Voreinschnitte fertig gestellt, für die Fortschaffung des Bahnhofsmateriales also der Weg zu dem Liebener Damm geschaffen war. Zu diesem Dilemma kam noch ein weiterer Uebelstand, nämlich der, dass die eigentliche Einschnittsmasse vorher nicht genau bestimmt war, weil bedeutende Diluvialmassen vorgefunden wurden und man das Böschungsverhältniss des 60 Fuss (18,96 Mtr.) tiefen Voreinschnittes vorher nicht genau ermessen konnte. Es war deshalb Rücksicht auf die Beseitigung bedeutender Mehrmassen zu nehmen, und demnach ein Transport-System zu ergreifen, welches allen Massenanforderungen ohne Verlängerung der Bauzeit gerecht erschien.

In Erwägung aller einschläglichen Verhältnisse entschied sich die Bauleitung für eine Hebung der Einschnittsmassen auf die Plateau-

höhe des Žižkaberges, welche 48′ über den Knöpfen der Karolinenthaler Kirche liegt.

Diese Hebung, deren absolute Höhe 108 Fuss (34,, Mtr.) über der Sohle des Voreinschnittes betrug, musste unbedingt mittelst Dampfmaschine bewerkstelligt werden, und musste eine sehr kräftige Maschine in Betracht gezogen werden, weil es galt, die ganze Einschnittsarbeit in ihrer Wesenheit und einschliesslich der Beschaffung und Montirung der Maschine innerhalb eines Sommers zu bewältigen.

Oberingenieur Rziha, Seitens der Direction der Turnauer Bahn mit dem Entwurf der Anlage und der Durchführung der ganzen Arbeit beauftragt, entschied sich für das Princip der tonnlägigen Förderung, also für die Anlage einer schiefen Ebene, die mit zwei Geleisen versehen, zu gleicher Zeit das Aufgehen eines vollen Wagenzuges und das Niedergehen des leeren Wagenzuges zuliess. Bei der Erwägung, ob die Maschine unten am Fusse der schiefen Ebene oder oben auf dem Plateau des Perges aufgestellt werden sollte, wurde, trotzdem dass das Hinaufschaffen der Maschine auf den steilen Berg mit Schwierigkeiten verknüpft und oben auf dem Plateau kein Speisewasser vorhanden war, das letztere Fördersystem gewählt, weil am Fusse des Berges der Platz beengt war und bei einem etwaigen Reissen des Seiles die unten befindliche Anlage zu leicht hätte beschädigt werden können und absolute Sicherheit gegen ein solches Reissen schon wegen des provisorischen Characters der Förderanlage nicht anzunehmen war.

Ausserdem ist die Anlage eine viel einfachere, wenn die Maschine oben auf dem Berge steht und in Folge dieser grösseren Einfachheit auch eine weit sichere. Befindet sich nämlich die Maschine unten, so muss das Seil oben um ein festes Seilrad geschlungen, also das Seil doppelt so lang genommen werden. Nun sinkt aber der Sicherheitsgrad der Anlage in dem Masse, als das Seil länger wird, und ist die Sicherheit ausserdem von der Haltbarkeit des oberen Seilrades, also auch von einem zweiten Factor abhängig und durch die complicirtere Rollenleitung nicht unwesentlich beeinträchtigt.

Hinsichtlich der Details der Anlage und des Betriebes der ganzen Förderanlage, welche in solchem Umfange und solchen Dimensionen unseres Wissens zum ersten Male beim practischen Eisenbahnbaue ausgeführt wurde, müssen wir auf unsere Quelle, die „Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Vereins“ Jahrg. 1874 Heft I verweisen, wo selbst in 11 einzelnen Capiteln die Beschreibung der Zeichnungen, der Anlage und des Betriebes von Herrn Rziha dargelegt wird. Ldt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Versammlung am 13. Januar 1874). Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Streckert. Herr Meyer machte einige Mittheilungen über den Bau der 120 Engl. Meilen langen Wilts-Somerset und Waymouth-Eisenbahn in England; zunächst beschrieb derselbe die Lage der Bahn, das von derselben durchschnittene Terrain sowie dessen geognostische Beschaffenheit, sodann die Alignementsverhältnisse der Bahnlinie, die Art und Weise des Grunderwerbs, diejenige der Einfriedigung der gesammten Flächen des Bahnterrains und hieran anschliessend die Ausführung der Erdarbeiten, der Bauwerke, des Oberbaues und der Bahnhofsanlagen. Der Bahnkörper wurde in einer Breite zur Aufnahme zweier Schienengeleise, deren Spurweite 7 Fuss Englisch betrug, angelegt und die Auffüllung desselben durch Vor-Kopfschüttung des Erdreichs mittelst auf Schienen sich fortbewegender Erdtransportwagen hergestellt, die Durchlässe, Wege-, Unter- und Ueberführungen und Brücken wurden entweder gewölbt, oder mit hölzernem, seltener mit eisernem Ueberbau überdeckt; letzterer kam nur bei grossen Spannweiten und geringer disponibler Höhe über dem Terrain zur Anwendung. Die Widerlager der Bauwerke wurden in geringen Breitendimensionen mit Verstärkungspfeilern ausgeführt, im Vergleich zu den hier zur Ausführung kommenden Bauwerken stellten sich die Gesammtmauerwerksmassen bedeutend geringer und die Kosten der Herstellung nicht wesentlich verschieden. Der Oberbau des 7 Fuss breiten Schienengeleises bestand aus Brückschienen auf Langschwellen. Die Bahnhöfe, auf welchen die Rangirbewegungen mittelst Drehscheiben und Schiebebühnen bewirkt wurden, erhielten die unbedingt nothwendigsten und in ihrer Ausführung sehr einfache Anlagen.

Herr Dr. zur Nieden besprach hierauf das Preisausschreiben des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zur Erlangung einer gefahrlosen Kuppelung der Eisenbahnfahrzeuge; er entwickelte zunächst die Bedingungen, welche von einer practischen Lösung der Aufgabe erfüllt werden müssten aus der Geschichte, welche die Versuche dieser Kuppelung bisher gehabt hat und aus der Statistik der Tödtungen und Verletzungen, welche bei dem Rangiren der Zuge eintreten. Aus der letzteren ergebe sich, dass bei dem Anziehen der Verbindung der Fahrzeuge nur selten oder gar keine Unglücksfälle vorkommen, und die Gefahr bei dem Lösen sich zu der dem Arbeiter beim Schliessen drohenden erwa wie 1:4 verhalte, mithin in den letzteren vorwiegend die Gefahr liege. Nach Vorführung der ältesten Kuppelungsarten, unter denen die Constructionen von Taylor und Cranstoun und diejenige von Grapow und F. Osborne erwähnt werden, führt der Vortragende das auf den Norwegischen Bahnen eingeführte als ein neues Princip zu betrachtende Einbuffersystem vom Oberingenieur Pihl an, bei welchem die Kuppelung mit den Buffern verbunden ist, stellt sodann als erste Bedingung, welche die gesuchte Construction zu erfüllen habe, auf, dass eine wesentliche Aenderung des Systems der Wagen möglichst zu vermeiden sei und zieht dann aus den obigen Mittheilungen die folgenden Bedingungen: 1. Wenn für die Bewegung der Kuppelung Wellen verwendet werden, so müssen sie nach dem Vorgange von Taylor und Cranstoun so angebracht werden, dass die bei dem Ingangsetzen und Hemmen der Züge, eintretenden Stösse sie nicht treffen, weil sonst für die Brauchbarkeit der Construction keine lange Dauer zu hoffen ist; 2. Es ist nicht nöthig, dass das Anziehen der Kuppelungen von der Seite der Wagen aus erfolge, ferner auch nur ein geringer Werth darauf zu legen, dass das Lösen in dieser Weise bewirkt werden könne. Der Schwerpunct der Aufgabe müsse darin gefunden werden, dass das Schliessen stattfindet, ohne dass der die Kuppelung Bewirkende zwischen die Wagen treten muss; 3. Auf die zwischen beladenen und leeren Wagen in der Bufferhöhe bestehenden Differenzen muss bei der Construction besonders gerücksichtigt werden; 4. Die Kuppelung muss gestatten, dass die Wagen in jeder Zusammenstellung verbunden werden hönnen, es darf also nicht so construirt werden, dass an den Wagen sich Vorder- und Hinterseite ausbildet, wie bei der Pihl'schen Construction; 5. Für Constructionen, welche sich selbstthätig schliessen, muss eine Vorrichtung hergestellt werden, durch welche zeitweise das Schliessen verhindert werden kann; in anderen Fällen würde es nicht mehr möglich bleiben, Wagen ablaufen zu lassen.

Der Vortragende beschrieb hierauf eine Construction, welche er, von diesen Bedingungen geleitet, entworfen habe. Die hieran sich anschliessende unter reger Betheiligung der Mitglieder stattfindende Discussion konnte wegen vorgerückter Zeit nicht abgeschlossen werden.

Am Schlusse der Sitzung wurden in üblicher Abstimmung als ordentliche einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen: die Herren Hartnack, Regierungs-Rath a. D. und Mitglied der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, Rock, Regierungs- und Bau-Rath, Schück, Regierungs-Rath a. D. und Director der Berliner Nordbahn, Reitzenstein, Regierungs-Assessor und W. Jordan, Eisenbahn-Bauinspector a. D. und Baudirector der Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahn-Baugesellschaft.

Personalnachrichten.

Preussen. Dem Eisenbahn-Bauinspector Albert Niemann zu Breslau ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

Hessische Ludwigseisenbahn. Der Ingenieur Valentin Falk zu Mainz wurde zum Maschinenmeister, der Calculator Georg Heinrich Ehat daselbst zum Schaltercassirer ernannt.

Bayer. Ostbahnen. Zum Hauptcassa-Controleur in München wurde der Hauptcassa-Officiant Gustav Möslinger daselbst befördert.

Eisenbahn-Kalender.

Generalyersammlung (*=ausserordl. Gl.-Vers.).

28. Februar *Elbinger Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahn-Material zu Berlin.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
18. Februar	zu Breslau	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	Werkstücke für die Reglitzbrücke	—
18. „	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	7000 Hectol. Steinkohlen	—
19. „	zu Burscheid	Bergisch-Märk. E.	Hochbauten	—
19. „	zu Prag	Böhm. Westbahn	Gummiwaaren	—
19. „	zu Cassel	Main-Weserb.	Billetkarten	91
19. „	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer E.	Erdarbeiten und Brückenb	
20. „	zu Cassel	Berg.-Märk.	Locomotive-Verkauf	155
20. „	zu Witten	Berg.-Märk.	Locomotive-Verkauf	155
20. „	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Verkauf alter Schienen	—
20. „	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Kleineisenzeug	—
21. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Bahnh.-Restaur. zu Wäldchen	—
21. „	daselbst	dieselbe	Eiserner Ueberbau	154
21. „	zu Köln	Rheinische E.	Erdarbeiten	—
21. „	zu Dortmund	Rheinische E.	Hochhauarbeiten	—
21. „	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	25 000 Hectol. Kalk	—
21. „	zu Crailsheim	Württemb. Stsb.	Stationsbau Ellrichshausen	—
21. „	zu Leutkirch	dieselbe	Oberbauherstellung	—
22. „	zu Esslingen	Kgl. Eisenbahn-Betriebsbauamt	Hochbauarbeiten etc. (Bahnhofumbau Esslingen)	—
23. „	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk.	Locomotivschuppenbau	—
23. „	daselbst	dieselhe	Appartementsgebäude	—
24. „	zu Prag	Buschtêhrader E.	Verkauf alter Schienen	154
24. „	zu Bromberg	Preuss. Osth.	Wagen, Achsen etc.	154
24. „	zu Königsberg	dieselbe	Bahnh.-Restaur. Königsberg	—
24. „	zu Cöln	Rheinische E.	Oberbaumaterialien	154
25. „	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	1350^m Perrensteine	—
28. „	zu Crefeld	Berg.-Märk. E.	Locomotiven-Verkauf	155
28. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Eiserner Brückenüberbau	92
28. „	zu Essen	Köln-Mindener E.	Erd- u. Mauerarbeiten	—
28. „	zu Leipzig	Leipzig Dresdener	Materialien-Verkauf	155
28. „	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Oberbaumaterialien	155
1. März	zu Dresden	Muldenthalbahn	Erdarbeiten und Kunstbauten	—
1. „	zu Trier	Oberbürgermeister	Wasserleitung	140
2. „	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	500 To. Portland-Cement	—
4. „	zu Kattowitz	Oberschlesische	Pflasterarbeiten	—
10. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Radreifen etc. etc.	No 13

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zur planmässigen Verloosung von

44 Stück à 500 Thlr.	}	4% Prioritäts-Actien und
286 „ à 100 „		
50 „ à 500 „	}	$4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen I. und II.
250 „ à 100 „		Emission, sowie
10 „ à 500 „	}	$4^1/_2$% Prioritäts-Obligatinnen Litt. B.
52 „ à 100 „		unserer Gesellschaft ist ein Termin auf:

Montag, den 10. März cr., Nachmittags 4 Uhr,
im Locale der unterzeichneten Direction am Ascanischen Platz No. 6 anberaumt, wozu den Inhabern gedachter Prioritäts-Actien und Obligationen der Zutritt freisteht.

Berlin, 11. Eebruar 1874.

Die Direction.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Infolge Beschlusses der heute abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft wird hiermit bekannt gegeben, dass die Superdividende pro 1873 auf 14 Fl. per Actie festgesetzt worden ist und mittelst des Coupons pro II. Semester 1873 vom 16. d. M. ab bei dem Bankhause der Herren **C. C. Cnopf & Sohn** dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr erhoben werden kann.

Nürnberg, am 11. Februar 1874.

Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.
Ley. Maier.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

1508	Stück	Radreifen aus Guss-, bezw. Bessemerstahl für Locomotiven und Wagen,
40	„	Locomotiv-Achsschaften aus Gussstahl,
54	„	schmiedeeisernen Radgestellen für Locomotiv- und Tenderachsen,
152	Satz	fertigen Achsen für Locomotiven und Wagen,
140	Stück	fertig gedrehten Wagenachsschaften,
1125	„	schmiedeeisernen Bufferstangen,
1228	„	„ Bufferhülsen,
454	„	„ Bufferplatten,
3175	„	Spiralfedern für Locomotiven, bezw. Bufferhülsen und Zugapparate,
21 062	laufenden Meter	schmiedeeisernen Siederöhren,
2000	„	„ Homogen-Siederöhren,
1000	„	„ Kupferröhren,
40	Stück	gezogenen Kupferröhren,
100	„	Tragfedern für Güterwagen,
712	„	Schraubenkuppelungen,
112	„	schmiedeeisernen I Trägern,
66	„	[Eisen,
11 900	„	Schrauben ohne Muttern

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 10. März 1874, Vormittags 10 Uhr,
im Bureau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 15 Sgr. bezogen werden, wobei bemerkt wird, dass eine Bezeichnung derjenigen Gegenstände, worauf reflectirt wird, erwünscht ist.

Hannover, den 6. Februar 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete ältere Güterzug-Locomotive mit Tender, jedoch excl. der Strahlpumpen, im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerten bis spätestens den **28. Februar, Vormittags 11 Uhr**, franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Locomotive mit Tender" an den Unterzeichneten einsenden.

Eine etwa vorzunehmende Besichtigung der Locomotive kann in der Werkstätte zu Crefeld, dem gegenwärtigen Standorte derselben, vorgenommen werden.

Crefeld, den 6. Februar 1874.

Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die auf unsern Bahnhöfen in Leipzig, Riesa, Dresden und Döbeln lagernden alten defecten Schienen und Schienenstücken ca. 10 000 Ctr., sowie ca. 800 Ctr. defectes Kleineisenzeug und ca. 2200 Ctr. Abfälle von Eisen und anderen Metallen, sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Die Verkaufsbedingungen und specielles Verzeichniss der Schienen etc. sind auf unserm Hauptbureau hier erhältlich und die Offerten verschlossen mit der Aufschrift: „Gebot auf alte Schienen und Materialien" bis **28. Februar c., Abends 6 Uhr,** an uns einzureichen.

Leipzig, den 9. Februar 1874.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
W. Seyfferth. C. A. Gessler.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues
1) der Brücke über die Biele bei Rengersdorf,
2) „ „ „ „ Neisse bei Krotenpfuhl
der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, veranschlagt zu je
95 455 Kilogramm Schmiede- und
6749 „ Gusseisen
soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind portofrei, versiegelt und versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung von eisernen Brücken für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn" bis zu dem auf

Sonnabend, den 21. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr,
in dem obenbezeichneten Central-Bureau anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 6. Februar 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Schweizerische Centralbahn.

Die Lieferung von:
2600 Tonnen Stahlschienen
22 000 Stück Laschen,
11 000 „ Stossplatten und
27 500 „ Zwischenplatten,
soll auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Bedingnisshefte und Zeichnungen werden auf Verlangen durch den Unterzeichneten verabfolgt.

Angebote auf diese Lieferung oder auf einzelne Theile derselben sind mit der Aufschrift: „Offerte für Lieferung von Oberbaumaterialien" bis den **28. Februar nächsthin** versiegelt dem Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel einzureichen.

Basel, den 5. Februar 1874.

Der Betriebs-Oberingenieur.
Buri.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von:
2 500 000 Klgr. Feinkornkopfschienen,
2 500 000 „ Bessemerstahlschienen,
1 000 000 „ Bessemer- oder Puddelstahl-Zungenschienen für Weichen,
46 000 Stück Seitenlaschen,
30 000 „ Unterlagsplatten,
230 000 „ Laschenbolzen mit Fixirungsplättchen,
900 „ Hartgussherzstücke verschiedener Gattungen,
1200 „ Weichenplatten zu einfachen Weichen,
100 „ do. zu dreistelligen Weichen,
500 lfd. Meter Ergänzungsplatten
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem technischen Central-Bureau, Trankgasse No. 23 hierselbst, einzusehen, und von dort auf portofreie Anfragen zu beziehen.

Offerten mit der äusseren Bezeichnung:
„Submission auf Oberbau-Materialien“,
an welche die Submittenten bis zum 10. März cr. gebunden bleiben, sind bis zum 24. Februar cr. versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Köln, den 7. Februar 1873.

Die Direction.

Verkauf von Alt-Schienen.

Die a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft hat 1600 Zollcentner Alt-Schienen in Längen von 18—21 Schuh 20 Zollpfund per Schuh auf ihren Stationen zum Verkaufe. — Offerten auf das ganze Quantum oder auf beliebige Theilbeträge werden bis zum 24. Februar l. J. hierorts entgegen genommen. — Die Schienen können franco jeder Station der gesellschaftlichen Linien übergeben werden.

Prag, am 6. Februar 1874.

General-Direction der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 14. **1874.**

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag;** Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 20. Februar 1874. (Schluss der Nummer: 19. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebs-Jahr 1872.

Bei dem lebhaften Interesse, welches die Entscheidung über die Erhöhung der Eisenbahn-Tarife in Anspruch nimmt, ist es dankbar anzuerkennen, dass der Band XX der statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen, die Ergebnisse des Jahres 1872 umfassend, so frühzeitig erschienen ist, um das in diesem Werke enthaltene reiche Material bei Erledigung dieser so tiefgreifenden Frage benutzen zu können.

Dass in Folge der enormen Steigerung der Betriebs-Ausgaben die Rente der in den Eisenbahnen angelegten Capitalien erheblich abgenommen hat, ist wohl allseitig zugestanden, dass die Abnahme derselben gegen das Vorjahr ein Procent beträgt, dürfte aber doch überraschen.

Es ist das verwendete Gesammt-Anlage-Capital durch den Ueberschuss des Jahres 1872 mit $6,_{1}$ Proc. verzinst, gegen

$7,_{1}$ Proc. im Vorjahre,	$6,_{7}$ Proc. im Jahre 1866,
$7,_{0}$ „ „ Jahre 1870,	$7,_{2}$ „ „ „ 1865,
$6,_{5}$ „ „ „ 1869,	$6,_{8}$ „ „ „ 1864,
$6,_{1}$ „ „ „ 1868,	$6,_{1}$ „ „ „ 1863,
$6,_{5}$ „ „ „ 1867,	$6,_{3}$ „ „ „ 1662.

Dabei ist auf die emittirten Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen eine Rente entfallen

	ohne Garantie - Zuschuss	mit Garantie - Zuschuss
im Jahre 1872 von . . .	$5,_{54}$ Proc.	$5,_{77}$ Proc.
„ „ 1871 „ . . .	$6,_{07}$ „	$6,_{23}$ „
„ „ 1870 „ . . .	$5,_{88}$ „	$6,_{00}$ „
„ „ 1869 „ . . .	$5,_{67}$ „	$5,_{81}$ „
„ „ 1868 „ . . .	$5,_{51}$ „	$5,_{70}$ „
„ „ 1867 „ . . .	$5,_{54}$ „	$5,_{98}$ „
„ „ 1866 „ . . .	$5,_{75}$ „	$6,_{07}$ „
„ „ 1865 „ . . .	$5,_{98}$ „	$6,_{27}$ „
„ „ 1864 „ . . .	$5,_{68}$ „	$6,_{04}$ „
„ „ 1863 „ . . .	$5,_{26}$ „	$5,_{63}$ „
„ „ 1862 „ . . .	$4,_{85}$ „	$5,_{40}$ „

und zwar bei stetig gestiegenem Verkehre, bedeutenden Steigerungen der Einnahmen und erheblichen Tarif-Ermässigungen.

Es ist jedoch nicht Absicht und Zweck dieser Zeilen, das Material zusammenzustellen, aus welchem die Nothwendigkeit einer Erhöhung der Tarife nachgewiesen werden könnte, unsere Aufgabe soll vielmehr darin bestehen, die wissenswerthesten Daten der Statistik hier mitzutheilen.

I. Ausdehnung.

Die Preussischen Eisenbahnen, auf welche sich die nachstehenden statistischen Notizen beziehen, hatten ult. 1872 eine Ausdehnung von 12 $751,_{91}$ Kilometern.

Im theilweisen Betriebe standen noch $880,_{56}$ Kilometer, von welchen jedoch vollständige Nachrichten über die erzielten Betriebs-Resultate nicht vorliegen und die demgemäss bei allen folgenden statistischen Nachrichten fortgelassen sind.

Das gesammte Bahnnetz hatte hiernach eine Ausdehnung

von 13 $632,_{47}$ Kilometern im Jahre 1872 gegen
12 $473,_{73}$ „ „ „ 1871, mithin
*) 1 $158,_{74}$ Kilometer pro 1872 mehr.

Nach den Eigenthümern waren im Betriebe:

Staatsbahnen	3 $899,_{64}$	Kilometer	= $30,_{58}$ Proc.
Privatbahnen in Staats-Verwaltung .	1 $944,_{84}$	„	= $15,_{25}$ „
„ in eigener Verwaltung	6 $907,_{43}$	„	= $54,_{17}$ „

Das Gesammt-Netz der auf Preussischen Territorien belegenen 12 $986,_{35}$ Kilometern vertheilt sich auf die einzelnen Provinzen wie folgt, es kommen

*) Im Jahre 1872 sind eröffnet die Strecken: der Ostbahn Jablonowo-Osterode, Rothfliess-Allenstein u. Petershagen-Rüdersdorf zus. 100,87 Klm., mehrere Zweigb. der Saarbrücker E. von zus. $7,_{70}$ Klm., Elm-Landesgrenze (Bebra-Hanauer) $24,_{29}$ Klm., Gleiwitz-Beuthen-Königshütte pp. (Oberschles. E.) $30,_{97}$ Klm., Düsseldorf-Kupferdreh, Mülheim a. Rh.-Deutz, Meschede-Bestwig, Aachen-Welkenraedt und Fröndenberg-Menden (Bergisch-Märkische) 56_{78} Klm., ein Theil der Breslauer Stadtb. und 2 Zweigb. der Rechte-Oder-ufer-Bahn $1,_{97}$ Klm. Arenshausen-Münden u. 1 Zweigb. der Halle-Casseler E. $29,_{29}$ Klm., Heudeber-Wernigerode, Könnern-Halle und Magdeburg-Neuhaldensleben (Magdeburg-Halberstädter) $67,_{28}$ Klm., Weisswasser-Muskau (Berlin-Görlitzer) $7,_{87}$ Klm., Scheldethalbahn u. 1. Zweigb. (Köln-Mindener) $12,_{18}$ Klm., mehrere Zweigbahnen der Rheinischen E. von $27,_{95}$ Klm., Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn $47,_{17}$ Klm., Strehlen-Münsterberg u. Posen-Bromberg (Oberschlesische) $172,_{36}$ Klm., Magdeburg-Helmstedt und Eilsleben-Schöningern (Berlin-Potsdam-Magdeb.) $64,_{81}$ Klm., Emscherthalbahn, Harburg-Hamburg, Altenessen-Essen (Köln-Mindener) $27,_{53}$ Klm., Halle-Sorau-Gubener $270,_{60}$ Klm., Breslau-Warschauer $55,_{68}$ Klm., Hannover-Altenbekener $135,_{09}$ Klm., durch Anpachtung des Hamburger Theils der Altonaer Verbindungsbahn sind $4,_{50}$ Klm., durch Ankauf der Rosslau-Zerbster Bahn (Berlin-Anhalt) sind $13,_{18}$ Klm. und durch Rectificirungen $0,_{59}$ Klm. hinzugekommen.

	Proc.	pro □ Meile Kilometer	auf je 10 000 Einwohner Kilometer
auf Preussen	$9_{,24}$	$1_{,04}$	$3_{,82}$
„ Brandenburg	$12_{,29}$	$2_{,25}$	$5_{,57}$
„ Pommern	$4_{,52}$	$1_{,04}$	$4_{,10}$
„ Posen	$5_{,43}$	$1_{,37}$	$4_{,45}$
„ Schlesien	$14_{,39}$	$2_{,61}$	$5_{,04}$
„ Sachsen	$11_{,42}$	$3_{,31}$	$7_{,05}$
„ Schleswig-Holstein	$4_{,31}$	$1_{,78}$	$5_{,61}$
„ Hannover	$8_{,46}$	$1_{,61}$	$5_{,62}$
„ Westfalen	$8_{,48}$	$3_{,07}$	$6_{,20}$
„ Hessen-Nassau	$6_{,55}$	$3_{,01}$	$6_{,07}$
„ die Rheinprovinz	$14_{,21}$	$3_{,85}$	$5_{,16}$
„ Hohenzollern	$0_{,09}$	$0_{,60}$	$1_{,84}$
„ das Jadegebiet	$0_{,00}$	$0_{,60}$	$0_{,25}$
„ Lauenburg	$0_{,61}$	$3_{,74}$	$15_{,79}$
in Summa	100	$2_{,07}$	$5_{,27}$

An Gruben- und Industriebahnen waren vorhanden:

		normalspurig	schmalspurig
Locomotivbahnen	Kilometer	$353_{,92}$	$37_{,81}$
Pferdebahnen	„	$80_{,59}$	$193_{,19}$
	zusammen	$665_{,51}$ Kilometer.	

Für $135_{,47}$ Kilometer Locomotivbahnen beträgt das Anlage-Capital 2 616 881 Thlr. (pro Kilometer 19 317 Thlr.), für $172_{,03}$ Klm. Pferdebahnen 4 231 161 Thlr. (pro Kilometer 24 595 Thlr.), für die übrigen Strecken ist dasselbe nicht bekannt.

Ungeachtet der bedeutenden Erweiterung des Bahnnetzes schreitet die Anlage des zweiten Geleises rüstig fort. Es waren doppelgeleisig:

1872)	$4885_{,11}$ Kilometer	$= 38_{,31}$	Proc. der Gesammtlänge,
1871)	$4368_{,41}$ „	$= 35_{,46}$	„ „ „
1870)	$4067_{,85}$ „	$= 36_{,84}$	„ „ „
1869)	$3796_{,05}$ „	$= 36_{,78}$	„ „ „
1868)	$3644_{,74}$ „	$= 36_{,00}$	„ „ „

II. Anlage-Capital.

Das zur Erbauung und Ausrüstung der Preussischen Eisenbahnen verwendete Capital ist weit geringer als dasjenige der Englischen, Französischen und Oesterreichischen Bahnen. Für das im Privatbesitze befindliche Bahnnetz — soweit dasselbe im vollständigen Betriebe stand — sind concessionirt 767 245 877 Thlr., davon im Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien 378 527 522 Thlr., wogegen das ganze Ende 1872 concessionirte Capital (also einschliesslich der theilweise im Betrieb stehenden und der im Bau begriffenen Linien) 986 238 929 Thlr. beträgt. Hiervon sind 406 841 472 Thlr. Stamm-Actien, 108 093 150 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien und 471 304 307 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

Von diesem Capitale sind mit Staats-Garantie der Verzinsung versehen 35 751 980 Thlr. Actien und 120 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

Amortisirt waren bis ult. 1872 von den Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien 4 654 500 Thlr. und von den Prioritäts-Obligationen 18 745 746 Thlr., zusammen 23 400 246 Thlr.

Das verwendete Anlage-Capital betrug bei den

	Proc. Doppelgeleise	überhaupt	pro Kilometer
Staatsbahnen	$49_{,54}$	277 061 087	78 537
Privatbahnen in Staatsverwaltung	$36_{,23}$	188 397 012	91 770
„ „ eigener Verwaltung	$32_{,56}$	462 011 595	69 404
zusammen	$38_{,31}$	*927 469 694	75 789
im Jahre 1871 dagegen	$35_{,46}$	846 255 420	74 676

Wie erheblich sich das relative Anlage-Capital erhöhte, ergiebt folgende Zusammenstellung.

Es sind pro Kilometer Bahnlänge verwendet worden:

im Jahre 1844	39 324 Thlr.	im Jahre 1862	68 588 Thlr.
„ „ 1847	46 122 „	„ „ 1867	72 995 „
„ „ 1852	52 986 „	„ „ 1872	75 789 „
„ „ 1857	59 486 „		

Dasselbe ist mithin gegen 1844 um fast das Doppelte gestiegen, bei der Rentabilität desselben ist aber, wie wir nachstehend zeigen werden, keineswegs eine ähnliche Steigerung eingetreten.

*) Für $12\,237_{,59}$ Kilometer.

III. Transportmittel und Leistungen derselben.

1. Locomotiven.

Die Anzahl der Locomotiven betrug am Jahresschlusse 4335 Stück, von welchen 4 327 Stück mit einer Leistungsfähigkeit von 1 237 224 Pferdekräften — 286 Pferdekräfte pro Locomotive — im Betriebe gewesen sind. Im Vorjahre betrug die Leistungsfähigkeit der Locomotiven 1 092 697 Pferdekräfte und pro Stück 281. Auf einen Kilometer Bahnlänge entfallen durchschnittlich $0_{,34}$ Locomotiven gegen $0_{,32}$ im Vorjahre.

Tender waren 3 946 gegen 3 581 im Vorjahre vorhanden. Die Locomotiven haben im Jahre 1872 zurückgelegt 89 913 668 Nutzkilometer — 20 780 Klm. für jede im Dienst gewesene Locomotive gegen 19 960 Klm. im Vorjahre, 20 291 im Jahre 1869. Alsdann sind die Locomotiven 6 549 969 Kilometer leer gefahren, haben während 4 170 264 Stunden Rangir- und während 3 094 851 Stunden Reservedienst geleistet.

Befördert wurden 7 117 Züge über die ganze Bahn (gegen 6 530 Züge im Vorjahre) mit durchschnittlich 43 Achsen und einer Gesammt-Bruttolast (incl. Locomotive und Tender) von 449 176 284 855 Centnern, pro Kilometer also durchschnittlich 35 551 484 Ctr. gegen 32 621 517 Ctr. im Vorjahre.

Der Brennmaterial-Verbrauch an Kohlen und Coaks betrug 26 992 986 Ctr. überhaupt, $15_{,0}$ Kilogramm pro Nutzkilometer, $0_{,35}$ Kilogramm pro Achskilometer und $3_{,0}$ Kilogramm für je 1000 Centner-Kilometer.

Die Locomotiv-Feuerung kostete 7 773 460 Thlr. überhaupt, $2_{,6}$ Sgr. pro Nutzkilometer, gegen $2_{,2}$ Sgr. im Vorjahre, $1_{,7}$ Sgr. in den Jahren 1869 u. 1867, $1_{,6}$ Sgr. im Jahre 1865 und $1_{,5}$ Sgr. im Jahre 1863 — $0_{,7}$ Pfg. pro Achskilometer, gegen $0_{,6}$ Pfg. im Vorjahre — resp. $6_{,2}$ Pfg. pro 1000 Brutto-Centner-Kilometer, gegen $5_{,4}$ Pfg. im Vorjahre, $4_{,4}$ Pfg. in den Jahren 1869 u. 1867 und $4_{,2}$ Pfg. in den Jahren 1865 und 1863.

Die Reparaturkosten betrugen 4 669 854 Thlr., 370 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge, gegen 316 Thlr. im Vorjahre und $1_{,6}$ Sgr. pro Nutzkilometer.

Die Schmier- und Putzmittel kosteten 1 790 958 Thlr. oder pro Nutzkilometer $0_{,6}$ Sgr. — wie im Vorjahre.

2. Personenwagen.

Am Jahresschlusse waren vorhanden 3 429 vier- und 3 365 sechsrädrige Wagen mit zus. 17 003 Achsen — $1_{,3}$ Achsen pro Kilometer Bahnlänge, gegen $1_{,2}$ Achsen im Vorjahre.

Die Wagen enthalten 320 333 Plätze überhaupt, $24_{,9}$ Plätze pro Kilometer Bahnlänge und $18_{,8}$ Plätze pro Achse. Die Vermehrung gegen das Vorjahr, in welchem nur $23_{,4}$ Plätze pro Kilometer Bahnlänge vorhanden waren, ist nicht unerheblich.

Bei der Neubeschaffung kosteten die Wagen 17 452 153 Thlr., — 1 026 Thlr. per Achse, gegen 1 019 im Vorjahre, resp. $54_{,5}$ Thlr. pro Platz, gegen $54_{,1}$ Thlr. im Jahre 1871.

Die Wagen (eigene und fremde) haben 621 037 980 Achskilometer zurückgelegt, es beträgt mithin die specifische Achsen-Frequenz 49 182 Achskilometer, gegen 47 388 im Vorjahre. Dabei hat jede Achse durchschnittlich 36 176 Kilometer — gegen 35 988 Kilometer im Jahre 1871 durchlaufen und war mit $5_{,1}$ Personen — $6_{,0}$ Personen im Vorjahre, $4_{,9}$ Pers. im Jahre 1869, $5_{,1}$ Pers. im Jahre 1867 — besetzt. Von den Sitz- und Stehplätzen wurden durchschnittlich benutzt 1872 $27_{,1}$ Proc., 1871 $31_{,8}$ Proc., 1870 $32_{,9}$ Proc., 1869 $26_{,3}$ Proc., 1867 $27_{,1}$ Proc.

Die Reparaturkosten waren — wie bei den Locomotiven — weit höher als im Jahre 1871, sie betrugen 1 181 750 Thlr. überhaupt, $69_{,5}$ Thlr. pro Achse — gegen $59_{,5}$ Thlr. im Vorjahre — und $0_{,7}$ Pfg. pro Achskilometer — $0_{,6}$ Pfg. im Jahre 1871.

Für Schmier- und Putzmittel wurden 268 945 Thlr. $= 0_{,16}$ Pfg. pro Achskilometer — gegen $0_{,12}$ Pfg. im Vorjahre ausgegeben.

3. Lastwagen.

Der Bestand an Lastwagen betrug: 783 vier-, 834 sechsrädrige Gepäckwagen mit 4 068 Achsen ($0_{,3}$ Achsen pro Kilometer Bahnlänge wie im Vorjahre), 27 282 vier-, 1602 sechs- und 262 achträdrige bedeckte, 61 847 vier-, 2355 sechs- und 331 achträdrige offene Güterwagen mit zusammen 192 495 Achsen ($15_{,0}$ Achsen pro Kilometer Bahnlänge gegen $13_{,3}$ Achsen im Vorjahre)

2 864 Pferde- und Viehwagen mit 5 815 Achsen, sowie 2 826 Arbeitswagen mit 5 738 Achsen, zusammen 100 983 Wagen mit 208 116 Achsen = $16,_{3}$ Achsen pro Kilometer Bahnlänge — gegen $14,_{5}$ Achsen im Vorjahre, resp. $14,_{2}$ Achsen im Jahre 1869.

Ausserdem waren noch 518 Postwagen im Betriebsdienste.

Die Leistungsfähigkeit der Wagen betrug 18 590 186 Ctr., $89,_{3}$ Ctr. pro Achse resp. durchschnittlich 1 444 Ctr. pro Kilometer Bahnlänge — gegen 1 260 Ctr. im Vorjahre, 1 189 Ctr. im Jahre 1869 und 1239 Ctr. im Jahre 1867.

Die Kosten der Neubeschaffung der Wagen betrugen 99831380 Thlr. — durchschnittlich 7 755 Ctr. pro Kilometer Bahnlänge, gegen 6 976 Thlr. im Vorjahre — und 480 Thlr. per Achse.

Von den eigenen und fremden Wagen sind 3 154 580 633 Achskilometer zurückgelegt, die specifische Achsen-Frequenz beträgt daher 249 600 Achskilometer — gegen 229 616 im Vorjahre, 222 221 im Jahre 1869, 236 363 im Jahre 1867 und 217 086 im Jahre 1865. Jede Achse hat durchschnittlich an Kilometern zurückgelegt, im Jahre 1872 15 067, 1871 15 410, 1869 16 043 u. 1867 15 704. Dabei ist jede Achse durchschnittlich belastet gewesen mit

$37,_{5}$ Ctrn.	= $42,_{0}$	Proc. der Ladungsfähigkeit	im Jahre 1872
$37,_{3}$ „	= $42,_{8}$	„ „ „	„ „ 1871
$34,_{4}$ „	= $41,_{0}$	„ „ „	„ „ 1869
$33,_{9}$ „	= $41,_{1}$	„ „ „	„ „ 1867
$32,_{9}$ „	= $42,_{6}$	„ „ „	„ „ 1865

es war daher das Ausnutzungs-Verhältniss gegenüber den Vorjahre nicht ungünstig.

Die Reparaturkosten stiegen auf 4013638 Thlr. = $19,_{3}$ Thlr. pro Achse (im Vorjahre $17,_{0}$ Thlr.), $0,_{4}$ Pfg. pro Achse und Kilometer u. $0,_{01}$ Pfg. pro Centner und Kilometer — wie im Vorjahre.

Die Schmier- und Putzmittel kosteten 571 506 Thlr. = $0,_{06}$ Pfg. pro Achskilometer.

IV. Verkehr.

Die ausserordentlich günstigen Conjuncturen auf dem grossen Gebiete des Handels und der Industrie machten sich auch auf dem Gebiete des Eisenbahn-Verkehrs bemerkbar. Zwar ist in Folge des Ausfalls der auf grosse Entfernungen bewegten Militair-Transporte die specifische Personen-Frequenz geringer als in den Jahren 1871 und 1870, nichts desto weniger ist aber auch in diesem Verkehrs-Zweige eine erfreuliche Steigerung des gewöhnlichen Verkehres zu constatiren.

Es sind im Jahre 1872 befördert worden in der

I. Wagenclasse	1 433 755	Pers. mit	100 944 045	Pers.-Kilom.
II. „	13 593 622	„ „	665 057 002	„ „
III. „	43 096 477	„ „	1 245 398 005	„ „
IV. „	25 025 280	„ „	882 704 416	„ „
an Militairs etc.	3 292 367 / 1 178	„ „	250 248 845 / 4 435	„ „
zusammen	86 442 679	Pers. mit	3 144 356 748	„ „
gegen	75 958 444	„ „	3 364 463 966	„ „
im Jahre 1871, mithin 1872 weniger			220 107 218	Pers.-Kilom. = $6,_{54}$ Proc.

Der gewöhnliche Verkehr — also mit Ausschluss der Militair-Beförderungen etc. — umfasste dagegen

im Jahre 1872 . . .	2 894 107 903	Personen-Kilometer
„ „ 1871 . . .	2 316 960 872	„ „
mithin im Jahre 1872 mehr	577 147 031	Personen-Kilometer = $24,_{91}$ Proc.

Von den beförderten Personen kommen

	nach Procenten 1872	nach Procenten 1871	und es hat jede Person zurückgelegt Kilometer 1872	Kilometer 1871
auf die I. Classe	$1,_{7}$	$1,_{5}$	$70,_{2}$	$69,_{3}$
„ „ II. „	$15,_{7}$	$14,_{9}$	$48,_{9}$	$50,_{5}$
„ „ III. „	$49,_{9}$	$45,_{0}$	$28,_{8}$	$30,_{1}$
„ „ IV. „	$28,_{9}$	$24,_{5}$	$35,_{3}$	$34,_{6}$
„ Militairs	$3,_{8}$	$14,_{1}$	$76,_{0}$	$97,_{9}$
		überhaupt	$36,_{4}$	$44,_{4}$

gegen $36,_{9}$ Kilometer im Jahre 1869, $39,_{2}$ Kilometer im Jahre 1867, $39,_{9}$ Kilometer im Jahre 1865.

Der auf einen, d. h. jeden Kilometer Bahnlänge entfallende Verkehr bei den einzelnen Bahnen veränderte sich nur unbedeutend. Derselbe hat betragen:

	1872	1871
	Personen-Kilometer	
in der I. Classe . . .	7 999	6 564
„ „ II. „ . . .	52 703	48 195
„ „ III. „ . . .	98 692	87 356
„ „ IV. „ . . .	69 950	54 362
an Militairs etc. . . .	19 831	88 827
überhaupt	249 175	285 304

Es hat mithin eine Verminderung desselben stattgefunden um . . . . 36 129 Personen-Kilometer = $12,_{66}$ Proc.

Der Verkehr betrug:

auf den Staatsbahnen	276 476	Pers.-Kilometer
„ „ Privatbahnen in eigener Verw. .	238 165	„ „
„ „ „ „ Staats-Verw. .	233 713	„ „

er war am höchsten auf der

Homburger Bahn	mit	725 056	Personen-Kilometern
Taunusbahn	„	636 517	„ „
Berlin-Potsdam-Magdeburger	„	621 394	„ „
Frankfurt-Hanauer . . .	„	556 708	„ „
Magdeburg-Leipziger . .	„	418 534	„ „
Berlin-Stettin-Stargarder .	„	418 487	„ „
Niederschlesisch-Märkischen	„	404 966	„ „

und am niedrigsten auf der

Nordhausen-Erfurter . .	„	79 323	„ „
Cottbus-Grossenhainer . .	„	81 923	„ „
Schleswigschen	„	82 752	„ „
Tilsit-Insterburger . . .	„	85 235	„ „
Crefeld-Kreis Kempener .	„	90 242	„ „
Ostpreussischen Südbahn .	„	93 285	„ „
Wilhelmsbahn	„	94 091	„ „
Rechte Oder-Ufer-E. . . .	„	98 756	„ „

Die specifische Personen-Frequenz der letztverflossenen Jahre hat betragen:

1863	196 062 Pers.-Klm.	1868	209 119 Pers.-Klm.
1864	212 308 „ „	1869	221 169 „ „
1865	212 693 „ „	1870	279 185 „ „
1866	261 630 „ „	1871	285 304 „ „
1867	215 380 „ „	1872	249 175 „ „

durchschnittlich also 234 202 Personen-Kilometer.

Es ist nicht zu verkennen, dass dieser Durchschnittssatz ein anderer gewesen sein würde, wenn in diese Periode nicht 2 grosse Kriege gefallen wären.

Nimmt man diesen Durchschnitts-Satz als Einheit an, dann verhält sich derselbe zu dem Verkehre der einzelnen Bahnen wie folgt:

1863	1 : $0,_{837}$	1868	1 : $0,_{893}$
1864	1 : $0,_{907}$	1869	1 : $0,_{944}$
1865	1 : $0,_{908}$	1870	1 : $1,_{192}$
1866	1 : $1,_{117}$	1871	1 : $1,_{218}$
1867	1 : $0,_{920}$	1872	1 : $1,_{064}$

Die Ergebnisse der Jahre 1869 u. 1872 stehen dem mittleren Durchschnitte am Nächsten, wie sich dies mit der Einnahme verhält, werden wir später zeigen.

An Gepäck wurden 4 832 737 Ctr. gegen 5 065 200 Ctr. im Vorjahre befördert.

Dagegen sind im Jahre 1872 an Gütern befördert worden:

Postgüter (soweit solche noch notirt werden) .	614 224	Ctr. mit	36 107 790	Ctr.-Klm.
Eilgüter	11 143 850	„ „	1 059 027 160	„ „
Frachtgüter der Normalclasse (u. sperrige G.)	68 081 392	„ „	7 197 108 280	„ „
Frachtgüter der ermässigten Classen (incl. Kohlen u. Coaks) . .	1 273 446 382	„ „	99 042 155 414	„ „
Frachtgüter welche nicht besonders specificirt sind	56 283 941	„ „	2 796 510 297	„ „
zusammen	1 409 569 789	Ctr. mit	110 130 908 941	„ „
gegen	1 189 622 443	„ „	94 800 693 133	„ „
im Jahre 1871, mithin 1872 mehr			15 330 215 808	Ctr.-Klm. = $16,_{17}$ Proc.

Ausserdem wurden noch befördert

Dienstgut .	68 230 838	Ctr. mit	3 799 371 859	Ctr.-Kilometern.
Baugut . .	68 423 165	„ „	1 394 265 077	„ „
Equipagen .	17 425	Stck. „	29 497 549	„ „
Pferde . .	217 292	„ } „	2 355 608 384	„ „
Hunde . .	194 370	„ }		
sonstig. Vieh	10 418 413	„ }		

Die beförderten Güter vertheilen sich wie folgt, es kommen:

	nach Procenten		jeder Ctr. hat durchschn. zurückgelegt Kilometer	
	1872	1871	1872	1871
auf Postgut	$1,_{0}$	$1,_{5}$	$58,_{8}$	$55,_{7}$
„ Eilgut			$95,_{0}$	$100,_{2}$
„ Frachtgut der Normalclasse pp.	$6,_{5}$	$7,_{1}$	$105,_{7}$	$107,_{0}$
„ Frachtgut der ermässigten Classe	$90,_{8}$	$89,_{4}$	$78,_{9}$	$79,_{8}$
„ nicht besonders specificirte Güter	$2,_{2}$	$2,_{0}$	$50,_{0}$	—

Ueberhaupt hat jeder Centner Eil- und Frachtgut zurückgelegt an Kilometern: 1872 $78,_{1}$, 1871 $79,_{8}$, 1869 $76,_{1}$, 1867 $76,_{1}$, 1865 $72,_{3}$, 1863 $71,_{6}$ Kilometer.

Der auf einen, d. h. jeden Kilometer Bahnlänge entfallende Verkehr betrug, bei den

	1872	1871
	Centner-Kilometer	
Postgütern	2 857	2 904
Eilgütern	83 821	120 189
Frachtgütern der Normalclasse etc. .	569 638	568 512
„ „ ermässigten Classen	7 870 665	7 178 258
nicht specifirten Frachtgütern . . .	221 252	164 037
Ueberhaupt	8 748 233	8 033 900

Derselbe ist hiernach gegen das Vorjahr um . . . 714 333 Ctr.-Klm. = $8,_{89}$ Proc. gestiegen.

Mit Einschluss der Dienst- und Baugüter, der Epuipagen und Thiere umfasste der Verkehr 118 118 808 843 Centner-Kilometer überhaupt und 9 348 888 Centner-Kilometer pro Kilometer Bahnlänge und zwar bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	15 150 603	Centner-Kilometer
Staatsbahnen	9 924 874	„ „
Privatbahnen in eigener Verwltg.	7 388 994	„ „
und zwar in maximo bei der		
Oberschlesischen (Hauptbahn) .	33 422 709	„ „
Köln-Mindener	23 765 794	„ „
Niederschlesisch-Märkischen . .	20 948 656	„ „
Bergisch-Märkischen	17 024 630	„ „
Saarbrücker	15 560 220	„ „
gegen in minimo bei der		
Homburger Bahn	59 697	„ „
Crefeld-Kreis Kempener . . .	223 103	„ „
Berliner Verbindungsbahn . .	492 222	„ „
Tilsit-Insterburger	752 753	„ „

Nach der Tabelle I 2 beträgt die specifische Güter-Frequenz der letzten 10 Jahre

1863	5 282 970	Ctr.-Kilometer	1868	7 134 609	Ctr.-Kilometer
1864	5 951 187	„ „	1869	7 361 122	„ „
1865	6 735 365	„ „	1870	7 486 932	„ „
1866	6 555 180	„ „	1871	8 132 988	„ „
1867	7 697 870	„ „	1872	8 850 272	„ „

durchschnittlich also 7 118 850 Centner-Kilometer.

Wird dieser Durchschnitts-Satz als Einheit angenommen, dann würde sich derselbe zu dem Verkehre der einzelnen Jahre wie folgt verhalten:

1863	$1 : 0,_{742}$	1868	$1 : 1,_{002}$
1864	$1 : 0,_{836}$	1869	$1 : 1,_{034}$
1865	$1 : 0,_{946}$	1870	$1 : 1,_{052}$
1866	$1 : 0,_{921}$	1871	$1 : 1,_{142}$
1867	$1 : 1,_{081}$	1872	$1 : 1,_{243}$

Für den Depeschen-Verkehr waren 1 284 Stationen eingerichtet. Befördert wurden 26 192 gebührenfreie Staats- und 1 335 714 Privat-Depeschen mit einer Einnahme von 303 849 Thlrn. Den Eisenbahn-Verwaltungen sind hiervon 189 043 Thlr. verblieben = $14,_{8}$ Thlr. pro Kilometer Bahnlänge, bezw. $4,_{2}$ Sgr. pro Depesche gegen $4,_{4}$ Sgr. im Jahre 1871.

(Fortsetzung folgt.)

Zum Entwurf eines Gesetzes, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 27. Juni 1871 über die Pensionirung und Versorgung der Militärpersonen.

Der dem Reichstage vorgelegte Entwurf eines Gesetzes, betreffend einige Abänderungen und Ergänzungen, bestimmt in § 16:

„Unter Civildienst im Sinne der §§ 102—105 des Gesetzes vom 27. Juni 1871 ist jede mit einem Einkommen verbundene Anstellung oder Beschäftigung im Reichs-, Staats- oder Communaldienste, im Dienste ständischer oder solcher Institute, welche ganz oder zum Theil aus Reichs-, Staats- oder Gemeindemitteln unterhalten werden, zu verstehen. Der § 106 des angeführten Gesetzes wird aufgehoben."

Die Motive der Gesetzesvorlage sagen zu § 16:

„Sodann wird durch diese Fassung die Anwendung der Bestimmungen über Einzeichnung der Pensionen bei Anstellungen im Civildienste auf eine Categorie von Beamten klar gestellt, bezüglich derer es zweifelhaft erscheinen muss, ob sie den betreffenden Bestimmungen des Gesetzes vom 27. Juni 1871 unterworfen werden können. Es sind dies die Angestellten der zwar unter Staatsverwaltung stehenden, jedoch nicht aus Staatsfonds unterhaltenen oder subventionirten Eisenbahnen. Nach den älteren Preussischen Bestimmungen fanden die wegen Einziehung, Kürzung und Wiedergewährung der Invalidenpensionen bei Anstellung im Civildienste erlassenen allgemeinen Vorschriften (Staatsministerial-Beschluss vom 30. Mai 1844) auch auf die vorerwähnten Pensionen Anwendung. Das Gesetz vom 27. Juni 1871 lässt das Verhältniss zweifelhaft. Da jedoch die Beamten jener Staatsverwaltungen in der That Staatsbeamte sind, da im Besonderen auch die im Ressort der Eisenbahnverwaltung? den Militäranwärtern reservirten Stellen ebensowohl die Stellen bei den Staatseisenbahnen, wie diejenigen bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen umfassen, so erscheint es nicht gerechtfertigt, jene Beamte in Bezug auf das Recht zum Fortbezuge der Militärpension anders resp. günstiger zu stellen, als die Beamten bei den Staatseisenbahnen, beziehungsweise als alle übrigen Staatsbeamten, welche ihre Besoldung aus Staatsfonds erhalten."

Da der § 16 der neuen Gesetzesvorlage für die grosse Anzahl der bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung angestellten Militärinvaliden von der grössten Wichtigkeit ist, so nehmen wir Veranlassung, denselben einer Kritik zu unterwerfen.

Nach dem Gesetze vom 27. Juni 1871 soll die Militärinvalidenpension ruhen bei Anstellungen im Civildienste. Als „Civildienst" im Sinne des Gesetzes wird u. A. die Beschäftigung im Reichs- oder Staatsdienste verstanden, für welche direct oder indirect eine Remuneration aus der Reichs- oder Staatskasse gewährt wird und die Beschäftigung im Communaldienste. Es ist nicht richtig, wenn die Motive der Gesetzesvorlage behaupten, das Gesetz vom 27. Juni 1871 lasse es zweifelhaft, ob die bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung angestellten Beamten einen Anspruch auf Fortgewähr der Militärinvalidenpension haben. Das Gesetz giebt vielmehr den gedachten Beamten unzweifelhaft einen solchen Anspruch, indem es nicht alle Staatsbeamten von der Berechtigung zum Fortbezuge der Militärinvalidenpension ausschliesst, sondern bestimmt, dass unter Civildienst im Sinne des Gesetzes nur der Dienst verstanden werden soll, für welchen direct oder indirect eine Remuneration aus der Staatskasse gewährt wird. Die Beamten der unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen sind, als von Königl. Behörden angestellt, unzweifelhaft Staatsbeamte, aber, falls nicht die betreffende Bahn aus Staatsfonds Zuschüsse erhält, nicht im Civildienste im Sinne des Gesetzes vom 27. Juni 1871, beschäftigt. Sie erhalten weder direct noch indirect aus der Staatskasse, sondern lediglich aus der Privatkasse der betreffenden Bahngesellschaft ihre Besoldung. Ihre Militärinvalidenpension ruht daher nicht während der Zeit ihrer Beschäftigung bei einer Privatbahn. *Ratio legis* ist, der Staat soll nicht doppelt zahlen. Dass auch Communalbeamte die Militärpension verlieren, ist eine Ausnahmebestimmung, die stricte zu interpretiren ist. Der Militärfiscus hat in Folge einer gerichtlichen Verurtheilung seit geraumer Zeit auch den Anspruch der in Frage stehenden Militärinvaliden auf Fortbezug der Militärinvalidenpension nicht bestritten, sondern die Pensionen gezahlt. Jetzt wird eine neue Gesetzesvorlage eingebracht, welche, nach der Fassung der Motive zu schliessen, nicht sowohl die dem Militärfiscus ungünstigen Bestimmungen des Gesetzes vom 27. Juni 1871 abändern, sondern dieselben in einem mit dem früheren Gesetze nicht im Einklange stehenden Sinne im fiscalischen Interesse declariren soll. Das ist unsers Erachtens absolut unzulässig. Die Sache liegt ganz einfach so: Bei Erlass des Gesetzes vom 27. Juni 1871 hat man die Folgen der Fixirung eines beschränkten Begriffs von Civildienst nicht genügend überlegt, man hat an die Tausende von Beamten, welche bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung stehen, nicht gedacht. Man kann sich jetzt nicht durch unzulässige Gesetzesdeclaration helfen. Der § 16 der Gesetzesvorlage, zum Gesetz erhoben, ist eine Declaration der früheren gesetzlichen Bestimmungen. Es ergiebt sich dies ausser aus den Gesetzesmotiven auch aus der Fassung des §. 18 nr. 4a des Entwurfs, welcher lautet: „Die Vorschrift in § 16 findet auch auf die bereits anerkannten Invaliden Anwendung." Allerdings lautet die Ueberschrift der Gesetzesvorlage: „Entwurf eines Gesetzes, betreffend einige Abänderungen und Ergänzungen des Gesetzes vom 27. Juni 1871." Der neue § 16 wird vermuthlich als eine Ergänzung des früheren Gesetzes aufgefasst. Dies ist unsers Erachtens aber identisch mit Gesetzesdeclaration. Lücken in Gesetzen kennt der Richter nicht. Bei mangelnden speciellen Gesetzesbestimmungen ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen entschieden worden. Wird ein Gesetz im Wege der Gesetzgebung erzeugt, so wird

es eben declarirt, da dem Richter die freie Auslegung genommen wird.

Wird der § 16 des Gesetzentwurfs als Gesetz angenommen, so ist die Folge, dass alle bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung angestellten Beamten die seit Gültigkeit des Gesetzes vom 27. Juni 1871 erhobenen Pensionsbeiträge mit Unrecht erhoben haben und zur Rückerstattung angehalten werden könnten, dies würde sehr viel böses Blut erregen. Gesetzesdeclarationen sind unsers Erachtens überhaupt möglichst zu vermeiden, wenn nöthig müssen die Gesetze geändert werden.

Unsers Erachtens ist es daher vor Allem nöthig, in dem neuen Gesetze auszusprechen, dass der § 16 eine Aenderung der früheren Gesetzesvorschrift ist.

Tritt der § 16 des Gesetzentwurfs als Gesetzesänderung in Kraft, so fragt es sich wieder, welche Wirkungen hat das Gesetz auf die Ansprüche der Invaliden, welche ihre Invalidenansprüche bereits vor Erlass des neuen Gesetzes erworben hatten und insbesondere auch die haben, welche bereits bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung angestellt sind. Wohlerworbene Rechte dürfen unsers Erachtens nicht durch neue Gesetze gekränkt werden. Die vor Erlass des zu erwartenden neuen Gesetzes invalide gewordenen Militärpersonen haben auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1871 bestimmte civilrechtlich verfolgbare Ansprüche erworben, die ihnen auch durch neue Gesetze nicht genommen werden sollen. Insbesondere würden die Militärinvaliden hart betroffen werden, welche bereits bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung angestellt sind und die vielleicht gerade mit Rücksicht auf den ihnen in Aussicht stehenden Fortbezug der Militärinvalidenpension Anstellung bei der betreffenden Verwaltung gesucht haben. Der Beamte, auf dessen Betreiben, wie eben erwähnt worden, der Militärfiscus zur Fortgewährung der Militärinvalidenpension rechtskräftig verurtheilt ist, kann unzweifelhaft auf Grund des ihm günstigen Erkenntnisses in Form des Mandatsprocesses die Fortgewährung der Pension erzwingen. Soll dieser Beamte besser gestellt sein, als die übrigen Militärinvaliden, die bei derselben Verwaltung Stellung gefunden haben, und die nicht zum Processiren genöthigt waren, da der Militärfiscus ihren gerechten Ansprüchen bisher Rechnung trug?!

Unsers Erachtens ist der Gesetzesvorlage der Zusatz zu machen: „Die Rechte der vor Gültigkeit dieses Gesetzes invalide gewordenen Militärpersonen werden durch die Bestimmungen derselben nicht berührt" und der § 18 nr. 4a des Entwurfs zu streichen.

Der Contract über den Verkauf der Friedrich-Franz-Eisenbahnen.

(Schluss zu Nr. 12.)

§ 16. Bezüglich des nicht im wirklichen Grossherzoglichen Dienste stehenden Eisenbahnpersonals ist Folgendes festgesetzt: 1. Denjenigen Beamten, welche noch bei den Statuten vom 1. Juli 1872 für die Pensionsansprüche der bei Auflösung der bisherigen Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Pensions-Casse der früheren Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft betheiligt sind, wird noch vor Uebergabe der Bahnen an die Gesellschaft die Qualität Grossherzoglicher Diener beigelegt. Hinsichtlich ihrer kommen dann die Bestimmungen des § 15 zur Anwendung. 2. Wegen des ganzen sonstigen Dienstpersonals ist die Gesellschaft gehalten, an Stelle der Grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung in die bestehenden Rechtsverhältnisse einzutreten. Insbesondere gilt dieses bezüglich der Mitglieder der sogenannten Knappschaftscasse, deren Fond der Gesellschaft ausgeantwortet wird. Die Feststellung der Pensionen geschieht von der Direction der Gesellschaft. Ueber Beschwerden hierüber entscheidet endgültig das Grossherzogliche Staats-Ministerium.

§ 17. Pensionen, deren Voraussetzungen schon vor der Vollziehung dieses Kaufcontractes eingetreten sind und bewilligte Unterstützungen fallen der Gesellschaft nur bezüglich der Mitglieder der Knappschaftscasse nach Massgabe der Bestimmungen der letzteren zur Last. Dagegen wird der Gesellschaft auch nur der im vorigen Paragraphen gedachte Fond der Knappschaftscasse überwiesen.

§ 18. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens binnen Jahresfrist nach Uebergabe der Bahnen für die von ihr neu anzustellenden Beamten, soweit solche nicht der oben gedachten Knappschaftscasse angehören werden, eine Pensions-, sowie eine Wittwen- und Waisen-Verpflegungsanstalt nach den darüber mit der Grossherzoglichen Regierung zu vereinbarenden Grundsätzen einzurichten.

§ 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass ihre Beamten und Unterbeamten bei der Ausrichtung ihres Dienstes nach der seitherigen Uebung eine von Grossherzoglicher Regierung zu genehmigende Dienstkleidung tragen. Die von der Bahnverwaltung in ihrer bisherigen Eigenschaft als Zweig der Grossherzoglichen Verwaltung gebrauchten Wappen und Bezeichnungen müssen binnen 3 Monaten nach der Uebergabe der Bahn beseitigt werden.

§ 20. Wenn sich während des Zeitraumes bis zum 31. December 1897 die landesgesetzliche Einführung einer Steuer von dem gesellschaftlichen Einkommen oder Gewerbe nach Erwägung der Grossherzoglichen Regierung nicht vermeiden lassen sollte, so übernimmt die Grossherzogliche Regierung für den gedachten Zeitraum die Garantie gegen eine höhere Heranziehung als nach den Bestimmungen des betreffenden Preussischen Gesetzes vom 30. Mai 1853.

§ 21. Die Stempelgebühren für den gegenwärtigen Vertrag und das Statut der Actiengesellschaft trägt die Grossherzogliche Regierung, falls die Landstände sich mit Erlassung derselben nicht einverstanden erklären sollten.

§ 22. Der Genehmigung der Grossherzoglichen Regierung bedarf die Uebernahme des Betriebes auf fremden Bahnen, der Erwerb anderer Eisenbahnen und die Anlegung von Zweigbahnen, die Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an Dritte, also auch an eine andere Bahnverwaltung, vorbehältlich der besonderen Bestimmungen wegen der Lübecker Bahnen (§ 33), die Fusion mit anderen Gesellschaften, die Wiederveräusserung der Bahn oder einzelner Grundstücke, mit Ausnahme der zu Bahnzwecken nicht erforderlichen Terrainabschnitte, die Aufnahme von Darlehn unter Verpfändung der Bahn oder einzelner Theile derselben oder der Betriebs-Einnahmen, so lange noch Annuitäten von der Gesellschaft zu zahlen sind, die Aufhebung oder Veränderung früherer Gesellschaftsbeschlüsse, welche von der Grossherzoglichen Regierung genehmigt worden waren, die Auflösung der Gesellschaft.

§ 23. Für das Recht der Gesellschaft auf Expropriation bewendet es bei den für die verschiedenen Bahnstrecken ergangenen Verordnungen.

§ 24. Für alle Entschädigungsansprüche, welche in Folge der Bahnanlagen von Privaten an die Grossherzogliche Regierung gemacht und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft verpflichtet.

25. Die Handhabung der Bahnpolizei steht in Gemässheit ergangener oder noch ergehender Gesetze und Reglements, also insbesondere des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes, der Gesellschaft zu. Die Aufsicht führen die dazu in jedem der verschiedenen Staatsgebiete zuständigen Behörden, vorbehältlich der einheitlichen Regulirung dieses Aufsichtsrechts durch Staatsvertrag (§ 8 a. E.).

§ 26. Der Gesellschaft liegt ob, die Bahnen und alle ihre Beiwerke jeder Zeit in vollkommenem, brauchbaren und ihrem Zwecke entsprechenden Zustande zu erhalten. Zu diesem Zwecke werden die im § 6 erwähnten beiden Fonds gebildet, nämlich 1) der Reservefonds. Derselbe ist bestimmt, die Mittel zur Bestreitung der durch aussergewöhnliche Elementar-Ereignisse und grössere Unglücksfälle hervorgerufenen aussergewöhnlichen Ausgaben zu gewähren, auch zu den Kosten nachträglich für erforderlich oder zweckmässig erachteter Ergänzungsbauten und zur Vermehrung von Betriebsmitteln herangezogen zu werden. Diesem Fonds werden überwiesen: a. zur ersten Dotirung 300 000 Thlr., buchstäblich Dreihundert Tausend Thaler, aus der im § 6 erwähnten einen Million; b. die nicht rechtzeitig erhobenen und zu Gunsten der Gesellschaft verfallenen Dividenden des Actiencapitals; c. die Zinsen des Reservefonds selbst. Nach Ablauf von fünf Jahren, bis wohin die vorerwähnte Dotirung für ausreichend erachtet wird, ist der Reservefonds, wenn er unter den Betrag von 100 000 Thlrn., buchstäblich Einhundert Tausend Thaler, herabgesunken sein oder im Laufe der Zeit herabsinken sollte, durch einen jährlichen von dem Aufsichtsrathe der Gesellschaft nach Anhörung der Direction zu bestimmenden Zuschuss aus den Betriebseinnahmen von mindestens 15 000 Thlrn., buchstäblich Fünfzehn Tausend Thaler, bis zur Höhe von Einhundert Tausend Thalern wieder zu erhöhen. — Hat der Reservefonds diese Höhe erreicht, so braucht er nur auf derselben erhalten zu werden und erfolgen Zuschüsse zu demselben erst dann wieder, wenn eine Verminderung eingetreten ist. — Sobald und so lange der Reservefonds in voller Höhe vorhanden ist, fliessen die nicht erhobenen Dividenden, sowie die Zinsen des Reservefonds in die allgemeine Gesellschaftscasse. 2) Der Erneuerungsfonds. Derselbe ist bestimmt zur Bestreitung der Kosten der Erneuerung der Locomotiven nebst Tendern und Wagen, bezw. einzelner Hauptbestandtheile derselben, als: Feuerkasten, Kessel, Cylinder Siederöhren, Federn, Achsen, Räder, Radfelgen, Bremsen, Wasserbehälter, Wagenkasten und Coupés, sowie der Erneuerung der Schienen, Schwellen, Weichen und der kleinen Eisentheile des Oberbaues, sowie der grösseren Brücken. Diesem Fonds werden überwiesen: a. zur ersten Dotirung 700 000 Thlr. (Siebenhundert Tausend Thaler als der Rest der in § 6 erwähnten einen Million; b. die Einnahme aus dem Verkaufe des bei den Erneuerungen gewonnenen alten Materials; c. ein jährlicher, nach Ablauf von fünf Jahren beginnender Zuschuss aus den Betriebseinnahmen; welchen die Direction nach dem muthmasslichen Bedürfnisse von fünf zu fünf Jahren unter Zustimmung des Aufsichtsraths mit Genehmigung der Grossherzoglichen Regierung feststellt; d. die Zinsen des Erneuerungsfonds selbst. Wenn der Erneuerungsfonds derartig angewachsen ist, dass die Grossherzogliche Regierung eine weitere Verstärkung desselben einstweilen nicht für erforderlich erachtet, so dürfen die unter b. und d. genannten Einnahmen den Betriebs-Einnahmen zugeschlagen werden. Die Gesellschaft kann während der ersten fünf Jahre aus dem einen Fonds Verwendungen für die Zwecke des andern machen. Zu erheblichen Veränderungen der Anlagen oder Constructionsweisen an der Bahn oder den Betriebsmitteln bedarf es der vorgängigen Genehmigung der Grossherzoglichen Regierung.

§ 27. Erhöhungen der zur Zeit der Uebergabe bestehenden Tarife, sowohl für den Personen- und Güterverkehr als für die telegraphische Depeschenbeförderung, bedürfen der Genehmigung der Grossherzoglichen Regierung, welche auch das Recht hat, die Beseitigung solcher Differential-Tarifsätze, in denen sie eine unstatthafte Beeinträchtigung einheimischer Verkehrsinteressen erkennt, zu verlangen. Insbesondere ist die Gesellschaft verpflichtet, Tarifermässigungen, welche sie für

Steinkohlen, Braunkohlen und Getreide im Transitverkehr innerhalb eines bis auf die Entfernung von 30 Meilen über die Grenzen ihres Bahnnetzes nach jeder Richtung hinaus sich erstreckenden Umkreises gegen ihre bisherigen Tarifsätze zugesteht, auch in demjenigen directen Verkehre zu gewähren, welcher sich zwischen eigenen Verbands-Stationen und den im Transitverkehre begünstigten auswärtigen Stationen bewegt. In keinem Falle darf im directen Verkehre der Tarifsatz zwischen zwei auswärtigen Stationen niedriger sein, als der Tarifsatz für denselben Artikel zwischen einer dieser beiden auswärtigen Stationen und einer zwischenliegenden eigenen Station. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen der Grossherzoglichen Regierung bei grösseren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport der im Art. 45 der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände einzuführen. Alle Aenderungen in den Tarifen müssen der Regierung angezeigt und öffentlich bekannt gemacht werden. Im Falle der Erhöhung von Tarifsätzen muss die öffentliche Bekanntmachung mindestens 6 Wochen vor Anwendung derselben erfolgen.

§ 28. Die Gesellschaft trit in den zur Zeit der Uebergabe bestehenden Fahrplan ein. Für den Sommer ist der zur Zeit eingestellte Schnellzug mit Anschlüssen wieder einzulegen und zwar für die Zeit vom 15. April oder spätestens 1. Mai bis Ende October, es sei denn, dass die Grossherzogliche Regierung aus bewegenden Gründen, namentlich in Rücksicht auf die Sommerfahrpläne benachbarter Bahnen andere Termine zugestände. Dagegen fallen die wegen Einstellung des Schnellzuges eingelegten Localzüge, deren specielle Bezeichnung vorbehältlich, wieder aus. Die Genehmigung jeder Aenderung des Fahrplans und nöthigenfalls die Auferlegung von Aenderungen steht der Grossherzoglichen Regierung zu. Ist jedoch mit einer auferlegten Aenderung eine Vermehrung der zu fahrenden Meilenzahl verknüpft, und stellt sich aus einer halbjährigen Ausführung heraus, dass die Gesellschaft durch die Aenderung geschädigt wird, so wird die Grossherzogliche Regierung entweder die Aenderung wieder abstellen oder für die Folge die Differenz jährlich erstatten.

§ 29. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Militär-, Post- und Telegraphen-Verwaltungen des Deutschen Reichs alle diejenigen Vorrechte und Begünstigungen zu gewähren, welche denselben zur Zeit der Uebergabe an die Gesellschaft auf den Friedrich-Franz-Bahnen zustehen oder künftig im Wege der Reichsgesetzgebung auf den Privatbahnen werden eingeführt werden. Auch tritt die Gesellschaft in die besonderen Verträge ein, welche mit der Postverwaltung wegen ihres Antheils an den früheren Post-, Zoll- und Steuergebäuden auf den Bahnhöfen zu Hagenow und Blankenberg bestehen. Dasselbe gilt von den Verträgen mit der Telegraphen-Verwaltung über Anlegung und Unterhaltung von Bundes-Telegraphen-Linien längs der Friedrich-Franz-Bahnen.

§ 30. Die auf den Bahnen zur Zeit der Uebergabe bestehenden Einrichtungen in Bezug auf Steuer- und Zoll-Erhebung behalten Bestand. Die Gesellschaft ist allen Anordnungen unterworfen, welche für diese Erhebung auf ihren Bahnen von den competenten Behörden getroffen werden und hat insbesondere die zur Steuer- und Zoll-Abfertigung auf den Bahnhöfen und Haltestellen erforderlichen Geschäfts-Locale, wenn es verlangt wird, gegen billige Miethe herzugeben.

§ 31. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlasst sein, kann die Gesellschaft einen Ersatz weder vom Deutschen Reiche noch von der Grossherzoglichen Regierung in Anspruch nehmen.

§ 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluss anderer Eisenbahnen — mögen dieselben sich an ihre Bahn anschliessen oder dieselbe kreuzen — auf Verlangen der Grossherzoglichen Regierung geschehen zu lassen und die erforderlichen baulichen Einrichtungen auf Kosten der sich anschliessenden Verwaltung auf ihrer Bahn nach ihrer Wahl entweder zu gestatten oder selbst zu beschaffen. Im Falle zwischen den beiden Bahnverwaltungen eine Einigung über die auf der berührten Bahn erforderlichen Anlagen und die Bedingungen der Mitbenutzung derselben nicht erreicht wird, bleibt der Grossherzoglichen Regierung die Entscheidung, sowohl über das Bedürfniss der beantragten Verbindung als event. über die auf Kosten der sich anschliessenden Bahnverwaltung zu treffenden Einrichtungen und die für die Mitbenutzung zu leistende Vergütung, vorbehalten. Solche Vereinigung soll jedoch nicht in einer Weise bewirkt werden, welche den Betriebsdienst der Gesellschaft beeinträchtigt, und demzufolge insbesondere eine Kreuzung im Niveau der freien Bahn nicht angeordnet werden. Bei solchen Anschluss- (Kreuzungs-) Bahnen, welche bisher weder concessionirt sind, noch desfallsige Zusicherungen erhalten haben, wird die Grossherzogliche Regierung bei Ertheilung der Concession der Gesellschaft bei gleichen Bedingungen vor anderen Bewerbern möglichst den Vorzug geben.

§ 33. Die Gesellschaft nimmt ihr Docimil und den Sitz ihrer Verwaltung in der Stadt Schwerin. Sollte eine nachhaltige Vereinigung der Friedrich-Franz-Bahnen mit den Bahnen Lübeck-Hamburg und Lübeck-Büchen mit einer Direction erreicht werden, so soll diese Direction ihren Sitz zu Lübeck nehmen können. Dieselbe hat jedoch eine Vertretung in Schwerin für alle und jede Beziehungen zu der Grossherzoglichen Regierung zu bestellen. Die Verlegung des Sitzes ändert nichts an der Stellung der Gesellschaft gegenüber der Grossherzoglichen Regierung. Die Bestätigung des Vorsitzenden und des oder der technischen Mitglieder der Direction bleibt der Grossherzoglichen Regierung vorbehalten.

§ 34. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den zu Civilanstellungen berechtigten Militäranwärter des Mecklenburgischen Contingents, beziehungsweise den von der Grossherzoglichen Regierung zu bezeichnenden früheren Militärs, eventuell der übrigen Contingente des Deutschen Bundesheeres, soweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen. Die Grossherzogliche Regierung behält sich vor, in Betreff der Zuweisung der in die vorstehend bezeichnete Kategorie gehörigen Personen, sowie rücksichtlich der Erfüllung der vorstehenden Verpflichtung in Gemeinschaft mit der Gesellschaft die erforderliche Bestimmung zu treffen.

§ 35. Die Gesellschaft ist verpflichtet, sich denjenigen Anordnungen zu unterwerfen, welche von der Regierung zur Ausübung des Staatsaufsichtsrechts über die Gesellschaft und deren Geschäftsführung, sowie zur Ausübung der Polizei in Bezug auf den Bau, den Gebrauch und den Schutz der Bahnen erlassen werden. Zur Ausübung dieses Aufsichtsrechts wird ein ständiger Commissarius ernannt werden, durch welchen der geschäftliche Verkehr zwischen der Grossherzoglichen Regierung und der Gesellschaft stattzufinden hat. Derselbe ist befugt, die Bahnen mit Zubehör zu revidiren oder revidiren zu lassen, die Direction und den Aufsichtsrath zusammenzuberufen und deren regelmässigen Zusammenkünften, sowie allen Generalversammlungen beizuwohnen, auch von allen Urkunden, Büchern, Rechnungen und sonstigen Schriftstücken Einsicht zu nehmen und auf besondere Verfügung der Grossherzoglichen Regierung die Berufung ausserordentlicher Generalversammlungen zu verlangen. Die durch die Ausübung dieses Aufsichtsrechts der Grossherzoglichen Regierung erwachsenden Kosten hat die Gesellschaft zu tragen. Die Grossherzogliche Regierung wird den Betrag von Zeit zu Zeit in einer jährlichen Pauschsumme, zahlbar in Quartalraten postnumerando an die Grossherzogliche Renterei, festsetzen.

§ 36. Der Grossherzoglichen Regierung bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahnen mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung zurückzukaufen, beziehungsweise zu erwerben. Hierbei ist, vorbehältlich jeder anderweiten, durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren: 1) Die Abtretung kann nicht eher als nach Ablauf von 50 Jahren, vom 1. Januar 1873 an gerechnet, gefordert werden. 2) Die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht muss der Gesellschaft mindestens 1 Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpuncte angekündigt werden. 3) Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen: 1) die Grossherzogliche Regierung bezahlt an die Gesellschaft a) wenn die Rückgabe der Bahnen nach dem Erlöschen der in § 3 Nr. 1 gedachten Annuitäten stattfindet, den fünffachen Betrag der Dividenden, welche für die Actionäre in den dem Jahre der Rückgabe voraufgegangenen fünf Rechnungsjahren zusammengenommen festgesetzt und ausgezahlt, oder etwa unerhoben geblieben sind; ausserdem aber, falls die Annuitäten erst im Laufe der gedachten 5 Jahre erloschen sein sollten, den fünffachen Betrag derselben für jedes Jahr, wofür die Annuitäten innerhalb dieser 5 Jahre gezahlt worden sind; b) wenn die Rückgabe der Bahnen vor dem Erlöschen der in § 3 Nr. 1 gedachten Annuitäten erfolgt: ausser dem sub a) erwähnten fünffachen Betrage der Dividenden aus den letzten 5 Jahren vor der Rückgabe, am Schlusse desjenigen Rechnungsjahres, für welches die Annuitäten zum letzten Male nach den Bestimmungen des Kaufcontractes über die Bahnen zu zahlen gewesen sein würden, den 25fachen Betrag dieser Annuitäten, oder, insofern die Grossherzogliche Regierung es vorziehen sollte, diese Zahlung früher zu leisten, eine Summe, welche vom Tage der erfolgenden Zahlung bis zum Schlusse des Rechnungsjahres, für welches die letzte Annuität erfolgen würde, mit 5 Proc. — Zins auf Zins gerechnet — den 25fachen Betrag der Annuität ergiebt. 2) Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls von Grossherzoglicher Regierung übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, von der Grossherzoglichen Regierung berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Activforderungen auf die Grossherzogliche Regierung übergehen. 3) Gegen Erfüllung der obigen Bedingungen geht das Eigenthum der Bahnen und des zur Transportunternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf die Grossherzogliche Regierung über, jedoch verbleibt der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds den Actionären. 4) Bis dahin wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Actien und die Uebernahme der Schulden erfolgt ist, bleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahnen.

§ 37. Falls die Grossherzogliche Regierung in Folge der Bestimmungen des § 5 Nr. 2 zur Rücknahme der Bahnen schreitet, hat sie nur den vierfachen Betrag der Summe der Dividenden der letzten 5 Jahre vor der Rücknahme der Bahnen und am Schlusse desjenigen Rechnungsjahres, für welches die Annuitäten zum letzten Male nach den Bestimmungen des Kaufcontractes über die Bahnen zu zahlen gewesen sein würden, den 20fachen Betrag dieser Annuitäten oder, insofern die Grossherzogliche Regierung es vorziehen sollte, diese Zahlung früher zu leisten, eine Summe, welche vom Tage der erfolgten Zahlung bis zum Schlusse des Rechnungsjahres, für welches die letzte Annuität

erfolgen würde, mit 5 Proc., Zins auf Zins gerechnet, den 20fachen Betrag der Annuität ergiebt. Sollte die Rücknahme schon vor Ablauf der ersten fünf Rechnungsjahre vom 1. Januar 1873 an erfolgen, so wird an Stelle der fünfjährigen Dividenden der zwanzigfache Betrag der in den vorhergehenden Rechnungsjahren durchschnittlich erreichten Dividenden gezahlt. Im Uebrigen finden auch auf den gegenwärtigen Paragraphen die Bestimmungen unter Nr. 2 und 3 des vorigen Paragraphen Anwendung.

§ 38. Die Statuten der Actiengesellschaft und spätere Abänderungen und Ergänzungen müssen, bevor sie in das Handelsregister eingetragen oder veröffentlicht werden, der Grossherzoglichen Regierung vorgelegt werden. Dieselben unterliegen aber nur insoweit der regiminellen Genehmigung und etwa nöthigen Vervollständigung, als nach Ansicht der Grossherzoglichen Regierung das Interesse des Staates oder des öffentlichen Verkehrs oder die Erfüllung dieses Kaufcontracts berührt wird. Alles Uebrige steht an der Hand der Gesetze zur Bestimmung und Verantwortlichkeit der Käufer und beziehungsweise der Gesellschaft. Darunter auch die Summe des Grundcapitals der Gesellschaft, wobei jedoch Käufer schon jetzt ihre Absicht bekunden, das Grundcapital, zusammengenommen mit dem jetzigen Werthe der Annuitäten, annähernd dem Betrage dessen, was die Bahnen in ihrer Anlage und in ihrem seitherigen Ausbau, einschliesslich der für den Reserve- und Erneuerungsfonds bestimmten Summen, gekostet haben, jedoch nicht darüber hinaus, zu normiren.

§ 39. Für die rechtzeitige Bildung und Constituirung der Actien-Gesellschaft (§ 2) und die Uebernahme der ihr obliegenden Verbindlichkeiten durch ihre gesetzlichen Organe (§ 11), ferner für die Zahlung der einmaligen Kaufsumme (§ 3 Nr. 2), die Hinterlegung von Werthpapieren (§ 4) und die Dotirung der Gesellschaft (§ 6) haften ausschliesslich die Käufer, und zwar solidarisch unter Verzicht auf die Einrede der Theilung. Alle anderen, von den Käufern übernommenen Verbindlichkeiten gehen auf die Actiengesellschaft über, sodass Käufer mit der Uebernahme dieser Verbindlichkeiten durch die constituirte Gesellschaft und der wirklichen Uebergabe der Kaufgegenstände an die Gesellschaft (§ 11) von jeder weiteren Haftung für diese Verbindlichkeiten befreit werden.

§ 40. Zu dem gegenwärtigen Vertrage bleibt auf Seiten des Commissarius die Genehmigung des Grossherzoglichen Staats-Ministerii ausdrücklich vorbehalten. Erfolgt dieselbe nicht innerhalb 14 Tagen, vom Tage der Contractsvollziehung an gerechnet, so können Käufer von dem Vertrage zurücktreten. Das Rücktrittsrecht steht den Käufern auch in dem Falle zu, wenn innerhalb dieser 14 Tage in Folge einer Friedensstörung oder Finanzkrisis die Preussischen vierproc. Staatspapiere an der Berliner Börse um mehr als 5 Proc. gegen den Cours am Tage der Contractsvollziehung fallen und sich auf diesem niedrigen Course während der letzten 8 Tage vor Ablauf der 14tägigen Frist halten sollten.

Dessen zur Urkunde ist dieser Vertrag in doppelter Ausfertigung von den contrahirenden Theilen nachstehend vollzogen.

Berlin, den 2. April 1873.

Für die Grossherzogliche Regierung.
(L. S.) gez. Böcler.
Bank für Handel und Industrie.
(L. S.) Dülberg. Bodenstädt.
Direction der Disconto-Gesellschaft.
(L. S.) A. Hansemann. Miquel. (L. S.) Adolph Carstanjen

Zu erwähnen ist nur noch, dass die vorbehaltene Genehmigung des Contracts (§ 40) ertheilt ist und dass die Käufer demnächst zur rechten Zeit die Anzahlung von 500000 Rth. geleistet und das Depot auf drei Millionen Thaler gestellt haben.

Auf Grund des vorstehenden Contracts ist zufolge Verfügung des Magistratsgerichts zu Schwerin vom 3. Januar 1874 in das Handelsregister von Schwerin sub Nr. 386 unter der Firma: „Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn-Gesellschaft" mit dem Sitze in Schwerin Folgendes eingetragen worden:

Rechtsverhältnisse der Gesellschaft: die unter der Firma: „Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft" mit dem Sitz in Schwerin gegründete Handelsgesellschaft ist eine Actiengesellschaft. Der unterm 15. November v. J. notariell verlautbarte Gesellschaftsvertrag mit den gleichfalls notariell verlautbarten Zusätzen, respective Abänderungen de 23. December v. J. hat unterm 26. November, resp. 29. December v. J. die regiminelle Bestätigung erfahren.

Gegenstand des Unternehmens ist die Erwerbung, vollständige Ausrüstung und der Betrieb der Bahnstrecken Strassburg-Bützow-Kleinen-Rostock, Bützow-Rostock, Kleinen-Wismar, Kleinen-Hagenow, sowie die Beförderung von Privatdepeschen mittelst der Bahntelegraphen — soweit solche nach den Gesetzen des Deutschen Reiches zulässig ist. — Die Erweiterungen oder Abänderung des Gegenstandes des Unternehmens, namentlich die Erbauung und Benutzung von Zweigbahnen steht zur Genehmigung der Grossherzoglichen Regierung.

Die Zeitdauer des Unternehmens ist nicht beschränkt, jedoch steht es der Grossherzoglichen Regierung frei, das Eigenthum der Bahnen mit sämmtlichem Zubehör nach Ablauf von 50 Jahren, vom 1. Januar 1873 an gerechnet, gegen vollständige Entschädigung unter bestimmten contractlich beredeten Bedingungen zurückzukaufen.

Das Grundcapital der Gesellschaft ist auf 13500000 Reichsmark festgesetzt und in 27000 Stück auf den Inhaber lautende Stammactien, jede zu 500 Reichsmark, zerlegt. Ausserdem haftet auf dem Unternehmen auf 64 Jahre vom 1. Januar 1873 an eine mit hypothecarischem Erstigkeitsrecht ausgestattete Forderung der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung von jährlich 320000 Thlr. Annuitäten, welche mit Rücksicht auf die in den Annuitäten enthaltenen Zins- und Amortisationsbeträge auf einen Capitalswerth von 6400000 Thlr.gleich 19200000 Reichsmark angenommen wird.

Die Bekanntmachungen der Gesellschaftsorgane gelten für gehörig publicirt, wenn sie, soweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, mit einer Zwischenzeit von mindestens drei Tagen in 1) die Mecklenburgischen Anzeigen, 2) den Deutschen Reichsanzeiger, 3) die Berliner Börsenzeitung, 4) die Nationalzeitung, 5) die Lübecker Zeitung zweimal eingerückt werden.

Die Generalversammlungen der Gesellschaft werden durch den Vorsitzenden des Aufsichtsraths mittelst zweimaliger Bekanntmachung durch die Gesellschaftsblätter, von denen die zweite spätestens 14 Tage vor dem Versammlungstage erscheinen muss, berufen.

Alle Erklärungen des Aufsichtsraths gelten als rechtsgültig gezeichnet, wenn sie die Unterschrift: „Der Aufsichtsrath der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft" und die Namensunterschriften des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters und eines Mitgliedes des Aufsichtsraths tragen.

Die Direction oder der Vorstand der Gesellschaft, durch welche, respective welchen diese nach innen und aussen rechtsgültig vertreten wird, besteht aus mindestens drei vom Aufsichtsrath zu wählenden Mitgliedern, welche sich durch die vom Aufsichtsrath ausgefertigte Anstellungsurkunde legitimiren. Die Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder der Direction bedarf der Bestätigung der Grossherzoglichen Regierung. Alle Urkunden und Erklärungen der Direction sind für die Gesellschaft verbindlich, wenn sie mit den Worten: „Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft" unterzeichnet sind und die Unterschrift des Vorsitzenden oder eines Mitgliedes der Direction tragen.

Derzeitige Mitglieder der Direction sind

1) der Eisenbahndirector, Regierungsrath a. D. Alexander Julius Schmeitzer hier,
2) der Eisenbahndirector, Bauinspector Karl Friedrich Jacobi hier,
3) der Eisenbahndirector Ernst Möller hier.

Schwerin, den 6. Januar 1874.

Das Magistrats-Gericht.
Oesten. B. Herold.

Vereinsgebiet.

Berliner Briefe.

Berlin, 16. Februar. (Tariffrage; Eisenbahnbaugesellschaften; Busse'sche Stadtbahn; Berlin-Stargard; Ostpreussische Eisenbahnprojecte; Magdeburg-Erfurt; Kohlfurt-Falkenberg und Cottbus-Grossenhain; Rheinische Eisenbahn; Pommersche Centralbahn.)

Während das Abgeordnetenhaus der Tariffrage nicht näher getreten ist, hat die Budgetcommission des Herrenhauses, welches durchaus nicht das Interesse der Actiengesellschaften sich sonst angelegen sein zu lassen pflegt, die Tariffrage für eine brennende erachtet und den diesbezüglichen Forderungen der Bahngesellschaften Berechtigung zugesprochen. Gerade aus diesem Hause, dem man eine Voreingenommenheit zu Gunsten der Bahngesellschaften nicht nachsagen kann, ist dies Votum von doppeltem Belang. Die Regierung hat zu der Tariffrage noch nicht Stellung genommen, denn in jener Commission des Herrenhauses erklärte der Vertreter der Regierung auf eine dahin gehende Anfrage eine Auskunft nicht geben zu können, liess aber freilich durchblicken, dass Erwägungen bezüglich der Erhöhung der Tarife regierungsseitig stattfinden. Daraufhin wurde in der Budgetcommission folgender Antrag zur Abstimmung gebracht: a) den voraussichtlich eingeleiteten Verhandlungen betreffs einer Erhöhung der Eisenbahntarife schleunigst Fortgang zu geben, b) erforderlichen Falls lediglich in Betreff der Preussischen Staats- und Privatbahnen damit vorgehen zu wollen. Der erste Theil des Antrages wurde mit allen gegen eine Stimme angenommen und der zweite Theil nur deshalb abgelehnt, weil man es nicht für opportun erachtete, die staatsrechtliche Frage zu berühren, ob angesichts des §. 45 der Deutschen Reichsverfassung Tariferhöhungen der Einzelstaaten zulässig sind. Das geltend gemachte Beispiel Bayerns war in dieser Beziehung unzutreffend, da der betreffende Paragraph auf Bayern keine Anwendung hat.*

Die Calamitäten der Eisenbahnindustrie zeigen sich auch in den Coursen der Eisenbahnactien, namentlich die „schweren" Bahnen unterliegen starken Reductionen. Dass die Eisenbahnbau-Gesellschaften bei den Existenzbedrängnissen der Bahngesellschaften nicht auf Rosen gebettet sind, liegt auf der Hand und so konnte es denn nicht Wunder nehmen, dass die Plessner'sche Eisenbahnbaugesellschaft vor eben der Catastrophe stand, welche die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft nur durch die neue Combination bezüglich des Stadtbahnunternehmens von sich abwenden konnte. Wie es heut heisst, ist es gelungen die Plessnersche Gesellschaft wieder flott zu

---

* Ueber die Berathung und Beschlussfassung des Herrenhauses in Betreff dieses Antrages werden wir in nächster Nummer berichten. Die Red.

machen. Thatsächlich ist ein zuräumen, dass jene Gesellschaften, welche im Grunde Finanzinstitute waren, das Eisenbahngründen der Finanzirung zu Liebe übertrieben und so die Existenz der nach ganz anderen wirthschaftlichen Grundsätzen operirenden bestehenden Eisenbahngesellschaften erschweren halfen.

Was noch die Stadtbahn betrifft, so ist zu erwähnen, dass dieselbe in dem Busse'schen Project noch eine, freilich wohl in weiter Ferne liegende Concurrenz bekommen wird. Dieses Project ist nicht aufgegeben und will der Handelsminister, wie er in der neulichen Sitzung des Abgeordnetenhauses erklärte, die Genehmigung zu den Vorarbeiten gewähren.

Eine Deputation des Kreises und der Stadt Pyritz war dieser Tage hier anwesend um beim Ministerium und dem Abgeordnetenhause das Project einer directen Eisenbahn Berlin-Pyritz-Stargard zu befürworten.

Die freie Commission für die Eisenbahnprojecte der Provinz Preussen hat zwar ihre Arbeiten noch nicht abgeschlossen, doch hört man, dass in erster Linie die Ausführung einer Bahn von Mlawa über Neidenburg nach Bissellen und von da einerseits nach Koppelbude Königsberg andererseits Güldenboden-Elbing bereits jetzt vor allen andern Projecten der Staatsregierung zur Ausführung empfohlen werden soll.

Am 4., 5. und 6. Februar hat die polizeiliche Bereisung der Eisenbahn-Linie Magdeburg-Erfurt für den Regierungsbezirk Merseburg, durch die dazu bestimmte Commission stattgefunden. So viel man hört, ist die Linie, wie sie projectirt, genehmigt worden. Sie geht von Sandersleben aus über Hettstedt, Klostermannsfeld, bis zum Blankenheimer Tunnel, benutzt von da ab den Tunnel und Bahnkörper der Halle-Casseler Bahn, bis Sangerhausen, geht von hier ab über Ober-Röblingen an der Helme, Voigtstedt nach Artern, Sachsenburg, Sömmerda, Stotternheim nach Erfurt. Von der Weimarischen Regierung ist die Strecke Stotternheim bereist und genehmigt und es bleibt nur noch die kurze Strecke für den Regierungsbezirk Erfurt zur Bereisung übrig. Der Bau beginnt, sobald der Grunderwerb geschehen. Wie man gleichzeitig mittheilt, ist der Bau einer Zweiglinie der Erfurt-Magdeburger Bahn von Artern in östlicher Richtung über Querfurt nach einem Puncte der Halle-Casseler Bahn (wahrscheinlich Teutschenthal) seitens des Directoriums der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft jetzt definitiv in Aussicht genommen, und werde eine diesbezügliche Vorlage den Actionären binnen Kurzem gemacht werden. Ueber die voraussichtlichen Rentabilitäts-Verhältnisse sind bereits Berechnungen angestellt worden.

Nach zuverlässiger Mittheilung wird die Eisenbahn Kohlfurt-Falkenberg in der Länge von $19{,}_3$ Ml. = $149{,}_3$ Kilom. am 1. April dem Betrieb übergeben werden. Die Strecke Niesky-Falkenberg ist bereits am 3. d. M. zum ersten Male von einem Arbeitszuge befahren worden. Der nächsten Generalversammlung soll die Fusion mit der Cottbus-Grossenhainer Bahn und die Aufnahme einer Prioritätsanleihe in Vorschlag gebracht werden.

Dem Vernehmen nach hat der Handelsminister der Rheinischen Bahngesellschaft die von der Direction nachgesuchte Verlängerung der Frist zur Vorlage der Pläne für die Eisenbahn Remagen resp. Sinzig nach Ahrweiler und Euskirchen nicht bewilligt.

Das Reichs-Ober-Handelsgericht zu Leipzig hat in einem Processe der Pommerschen Centralbahn gegen einen der Actionaire wegen Vollzahlung der gezeichneten Actien, entgegen der Ansicht des Kammergerichts, entschieden, dass Klägerin mit ihrem Anspruch abzuweisen. Die Actienzeichnungen sind seiner Zeit lediglich in Folge des bekannten Aufrufs von Wagener und Schuster erfolgt, bevor die Gesellschaftsstatuten entworfen und die Ges. im Handelsregister eingetragen war, es können mithin die später entworfenen Statuten für die Actienzeichner nicht bindend sein. (Es scheint diese Entscheidung analog derjenigen zu sein, welche das Ober-Handelsgericht in Sachen der Breslau-Warschauer Bahn getroffen hat.)

* **Hannoversche Staatseisenbahn.** Durch Gesetz vom 11. Juni 1873 wurde der Bau einer directen Bahn Hannover-Harburg beschlossen, deren Bahnlänge rund $16{,}_9$ Meilen = $126{,}_7$ Kilometer betragen wird. Die Bahn, deren Bau durch die Direction der Hannov. Staatsbahn ausgeführt wird, soll zweigeleisig werden. Das Baucapital ist im Ganzen auf rund 9850000 Thlr. veranschlagt. Ueber die Inangriffnahme der Bauausführung können bestimmte Daten noch nicht erfolgen. Die Vorarbeiten für die Acquisition des Traces sind in Angriff genommen. Die Bauzeit ist vorläufig auf 3 Jahre angenommen. Die Bahn kürzt die durchgehende Verkehrsroute von Hamburg über Hannover nach Frankfurt a. M. und dem Süden im Vergleich zur alten Hannover-Harburger Linie über Lehrte um $5^1/_2$ Meilen ab. Der Localverkehr wird hauptsächlich in landwirthschaftlichen Producten als Holz, Torf, Vieh, Lebensmitteln nach Hannover und Harburg resp. Hamburg bestehen. Die Bahn wird den Verkehr mit den in grösserem Massstabe betriebenen Etablissements bei Walsrode und Umgegend vermitteln und zwar mit mehreren Pulver-Fabriken, einer Wassermühle, Gerbereien etc. Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen in Kilometer sind: Hannover, Schwarmstedt $31{,}_7$, Walsrode $60{,}_1$, Frielingen (Neuenkirchen) $69{,}_3$, Schneverdingen $83{,}_6$, Jeesteburg $109{,}_2$, Harburg $126{,}_7$. Besondere technische Schwierigkeiten sind nicht vorhanden. Für die Ausführung des Baues ist die Bildung dreier Bauabtheilungen in Aussicht genommen.

⊙ **Aus Süddeutschland.** (Erhöhung der Fahrtaxen. Neue Tarife und Kilometerzeiger. Wörth-Lauterburg.) Durch Gesetz vom 7. Februar d. Js. wurde die Kgl. Staatsregierung ermächtigt, den für den Personentransport auf den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter dem 15. Mai 1845 bekannt gemachten provisorischen Tarif in der I. Wagenclasse bis zu $15{,}_5$ %, in der II. bis zu 15 % und in der III. bis zu $10{,}_5$ % zu erhöhen und bei Schnellzügen einen Zuschlag erheben zu lassen, welcher in keiner Classe den Betrag von 3 Kr. pro Meile übersteigen soll. Für den Transport von Reisegepäck wird $7{,}_2$ Kr. pro Centner und Meile, für den Transport einer Equipage 1 Fl. 45 Kr. und für Beförderung eines Hundes $3{,}_9$ Kr. pro Meile als Maximalsatz bestimmt. Für den Waaren- und übrigen Transport haben die unter dem 15. Mai 1845 bekannt gemachten Tarife als Maximalsätze auch für die XII. Finanzperiode ihre Geltung beizubehalten, mit der Maassgabe, dass die ermässigte Fracht für Landesproducte und Rohstoffe erst bei Auslieferung eines Quantums von 100 Centnern in Anwendung zu bringen ist. — Die Erzielung der in dem Budget der XII. Finanzperiode veranschlagten Einnahmen aus den Staats-Eisenbahn-Erträgnissen bedingt die alsbaldigste Ermöglichung der Erhöhung der Tarife mit. Zwischen den verschiedenen Süddeutschen Bahnverwaltungen hat durch vertrauliche Conferenzen eine Vereinbarung stattgefunden. Unter den Verwaltungen waren 2 Bayerische Privatverwaltungen vertreten, die der Bayer. Ostbahn und die Verwaltung der Pfälzerbahnen. Die Verwaltung der Bayer. Ostbahnen wird gleichzeitig mit der Staatsbahn diese Einführung vornehmen, diejenige der Pfälzer Bahnen hat um die Genehmigung des Tarifes für die Pfalz bereits das Ansuchen gestellt und wünscht ebenfalls, sobald als möglich in den Stand gesetzt zu sein, denselben einzuführen.

Der neue Personentarif in Württemberg wird sich von den bestehenden Sätzen in der Weise unterscheiden, dass die letzteren um $9{,}_{881}$ bis $15{,}_{63}$ Proc. erhöht werden, je nachdem es sich um gewöhnliche oder Schnellzüge, um einfache oder Retourbillete und Benützung der I., II. oder III. Cl. handelt. Die neuen Tarife werden, sobald man mit den Vorbereitungen fertig sein wird, längstens bis 1. Januar 1875 zur Einführung gelangen.

Die neuen Tarife, welche mit Beginn des Monat April für den internen Güterverkehr der Bayerischen Staats- und der K. priv. Bayer. Ostbahnen, sowie für deren Wechselverkehr in Wirksamkeit treten, werden bezüglich der Güterclassification in günstiger Weise dadurch von den bisherigen abweichen, dass bei Aufgabe von Stückgut der Unterschied der Classen I und II entfällt und hierfür nur eine Stückgutclasse mit einer Durchschnittstaxe geschaffen wird, ferner, dass Güter aller Art zu den normalen Wagenladungstaxen der Classe A bei Aufgabe von mindestens 100 Ctr. per Wagen und der Classe B bei Aufgabe von 200 Ctr. per Wagen zugelassen werden. Für die bisher in die ermässigten Wagenladungsclassen C, D und E eingereihten Güter werden künftig die Specialtarife I, II und III gebildet werden. Der Berechnung der Tarife wird als Gewichtseinheit der Doppelcentner = 100 Kilogr. und als Entfernungseinheit der Kilometer zu Grunde gelegt. Die Tarifsätze werden sich, auf Centner und Meile umgerechnet, von den bisherigen nicht bedeutend unterscheiden und theilweise zwar mässige Erhöhungen erfahren, theilweise aber auch, wie bei mineralischen Kohlen und anderen Rohproducten, durch Einführung des Mark-Pfennig-Tarifes geringe Ermässigungen gewähren. Die Ausgabe der Tarife wird 14 Tage vor dem Einführungstermine erfolgen.

Der neu berechnete General-Kilometer-Zeiger, welcher an Stelle des seitherigen, in dem Gebrauche beinahe jedes grösseren Handelshauses etc. zur Berechnung der Frachttaxen befindlichen General-Meilen-Zeigers tritt, ist bereits im Drucke fertig gestellt und wird nächster Tage von der K. Generaldirection der Verkehrsanstalten ausgegeben werden. Mit dem 1. April d. Js. tritt derselbe in Wirksamkeit.

Die Bayer. Staatsregierung ist ermächtigt worden, für den Fall der Herstellung einer Eisenbahn von Wörth an die Landesgrenze gegen Lauterburg für ein Bau- und Einrichtungscapital im Maximalbetrage von 1 200 000 Fl. einen jährlichen Zinsertrag bis zu $4^1/_2$ % vom Tage der Vollendung und Eröffnung dieser Bahn an bis zum 31. December 1904 zu gewährleisten oder statt dieses Zinsertrages einen Ueberschuss der Betriebsrente in einer dem $4^1/_2$procentigen Zins des festgesetzten Bau- und Einrichtungscapitales entsprechenden Grösse sicher zu stellen. — Die Bayer. Regierung hat sich bekanntlich gegenüber dem Reichskanzleramte verpflichtet, die Concession zum Bau und Betriebe der Bayer. Strecke der Bahnlinie Germersheim-Strassburg bis zum 1. April 1874 zu ertheilen, was die Ermächtigung der Staatsregierung zur Gewährung der Zinsgarantie für die Bahnstrecke Wörth-Lauterburg voraussetzt. Da die dem Vertragsbeschlusse vorausgegangenen Verhandlungen ergeben haben, dass ein grosser Werth auf die baldmöglichste Fertigstellung der in Frage stehenden Bahnlinie gelegt wird und da die Einhaltung der vereinbarten Termine namentlich auch im Interesse der Pfalz, der Pfälzischen Bahngesellschaften liegt, so wurde sofort die Genehmigung ertheilt.

Die Ostbahn-Station Obertraubling wurde vom 15. Februar an für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

⊙ **Bayern.** (Correction der Süd-Nordbahn.) Die Verbesserung der Bahnverhältnisse der Stadt Fürth gehen nunmehr voraus-

sichtlich in kurzer Zeit einer gewünschten Lösung entgegen. Es soll der Bahnkörper von der Station „Fürther Kreuzung“ ab bis eine Strecke über Poppenreuth cassirt und dafür die Bahnlinien unterhalb Poppenreuth gegen Fürth hin und unterhalb Fürth über die Eisenbahnbrücke der Fürth-Würzburger Bahn in den Bahnhof Fürth geführt werden. In diesem Falle werden sämmtliche Züge von und nach Bamberg die Stadt Fürth unmittelbar berühren und die Station „Fürther Kreuzung“ wird nur zur Benützung der dort entstandenen Ansiedelung bestehen bleiben. Die Kosten dieser Abänderung werden circa 955 000 Fl. betragen. Dagegen wird aber der Betrieb zwischen Fürth und „Fürther Kreuzung“ wegfallen, welcher circa 30 000 Fl. kostet. Ebenso werden im Falle der Abänderung die erheblichen Kosten eines Umbaues der „Fürther Kreuzung“, welche sonst unerlässlich ist, nicht mehr in Aussicht stehen. Im Eisenbahnausschusse der Kammer der Abgeordneten wurde mit Einverständniss der k. Staatsregierung der Antrag, „es sei die Petition der Stadt Fürth, Correction der Süd-Nordbahn betr., im Anschlusse an die Berathung des Gesetzes über den Mehrbedarf einiger Eisenbahnlinien zu erledigen und eventuell dem betreffenden Gesetze eine bezügliche, weitere Ziffer anzufügen“, mit Einstimmigkeit angenommen.

Ausland.

— *st* — **Gotthardbahn.** (13. Monatsbericht). I. Grosser Tunnel. Am letzten December 1873 waren hergestellt:

Nordseite (Göschenen)		
am Richtstollen	$600,_{2}$	lauf. Meter
an der Erweiterung desselben	$520,_{0}$	„
Südseite (Airolo)		
am Richtstollen	$596,_{0}$	„
an der Erweiterung desselben	$287,_{0}$	„
am Gewölbmauerwerk	$145,_{0}$	„
am östlichen Widerlager	$101,_{9}$	„
am westlichen Widerlager	$141,_{6}$	„
am Entwässerungscanal	$115,_{8}$	„

Durchschnittlich waren dabei 1149 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Die geologischen Verhältnisse zeigten keine wesentliche Veränderung; die mittlere Temparatur im Stollen betrug + $16,_{6}$° C. bei einer äusseren von — $1,_{0}$ C.°. Vollendet wurden die dritte Turbine nebst den zugehörigen Compressoren; dann 2 Laffetten für Bohrmaschinen Mac Kean und Ferrou, welche für die Folge angewendet werden sollen. Gegenwärtig arbeiten noch die Bohrmaschinen Dubris und François, von denen jede Laffette immer 6 trägt. Die definitiven Compressoren haben regelmässig gearbeitet und ausschliesslich die zur Bohrung und Ventilation erforderliche comprimirte Luft geliefert. Der durchschnittliche Fortgang per Tag war im December $2,_{556}$ m, im zweiten Semester 1873 $2,_{130}$ m.

Werkplatz Airola. Auch hier boten die geologischen Verhältnisse nichts wesentlich Neues. Der Wasserzudrang hat etwas nachgelassen und betrug 180 Liter pro Secunde. Die Ursache dieser Abnahme darf nicht allein in der gegenwärtigen Jahreszeit gesucht werden, sondern ohne Zweifel auch in dem Umstande, dass das in den Lagern und Spalten angesammelte Wasser nach und nach durch den Stollen abgelaufen ist, dessen früher aufgebrochene Stellen jetzt auch viel trockener sind, als im vergangenen Sommer. Jedoch bereitet der Wasserzufluss der Bohrung noch immer viel Schwierigkeiten und bedürfen die zerklüfteten Theile des Stollens eine Auszimmerung. Die Temparatur des Wassers im Stollen war + 9° C., die der dortigen Luft $9,_{5}$° und die der äussern im Mittel — 2° C. Der durchschnittliche Fortschritt per Tag betrug im December $2,_{226}$ m, im zweiten Semester 1873 $2,_{048}$ m und an beiden Mündungen zusammen während derselben Epoche $4,_{178}$ m.

Tessinische Thalbahnen. Section Lugano-Chiasso. Die Witterungsverhältnisse waren dem Fortgange der Arbeiten sehr günstig, ebenso haben auch die Bohrungen an den Tunnels von Paradiso und Maroggia ein befriedigendes Resultat geliefert. Am Tunnel von Mendrisio (Coldrerio), dessen schwierigster Theil nunmehr im südlichen Voreinschnitt liegt, wurde mit der Bohrung noch ausgesetzt, dafür aber die Arbeiten an den Einschnitten so energisch als möglich betrieben. Es werden dort mehrere Schächte abgeteuft, welche zur Entwässerung dienen, bis einmal das Wasser seinen Abzug durch den südlichen Einschnitt nehmen kann.

In den Sectionen Biasca-Bellinzona und Bellinzona-Locarno sind die Arbeiten ebenfalls in regelmässigem Gange. Die Gesammtzahl der auf den Tessinischen Thalbahnen beschäftigten Arbeiter betrug durchschnittlich per Tag 2854, der auf der ganzen Gotthardbahn 4003.

Literatur.

— *st* — **Vorträge über Eisenbahnbau** von Dr. E. Winkler.*) Fünftes Heft: Der Eisenbahn-Unterbau. Zweite Lieferung. Zweite verbesserte Auflage. Mit 211 Holzschnitten und 5 Tafeln in Farbendruck. Prag 1874. Dominicus.

Nach längerer Pause, veranlasst durch den im vorigen Jahre ausgebrochenen Setzerstrike, sowie durch die Arbeiten, welche dem Verfasser durch die Weltausstellung in Wien erwuchsen, ist nun die 2. Lieferung des 5. Bandes obengenannten Werkes erschienen. Sie enthält die Construction der Erdbauten und zwar: Theorie der Böschungen, Construction im Allgemeinen, Construction der Dämme, Gründung der Dämme, Construction der Einschnitte, Entwässerungen.

Der neuen Auflage ist durchweg das Meter als Maasseinheit zu Grunde gelegt und die Ausstattung durch die eingedruckten Holzschnitte wesentlich verbessert worden. Weitere Hefte werden die Wahl der Linie oder das Traciren, dann die Construction der Kunstarbeiten, wie Futtermauern, Tunnels, Durchlässe etc. und die Ausführung der Erdarbeiten behandeln.

*) Vergl. Nr. 60 Seite 686 des vor. Jahrg. unserer Zeitung.

* **Zeitschrift für Capital und Rente.** Von Freiherrn von Dankelman. (Berlin, Weidmann'sche Buchhandlg.). Der Stoff welchen, die „Finanzielle Monats-Chronik des Jahres 1872“ aufzunehmen hatte, ist ein so ungemein umfangreicher gewesen, dass nur allein die finanzielle Chronik der Monate April bis inclusive September 1872 einen wesentlichen Raum des IX. Bandes der Zeitschrift in Anspruch genommen hat. Kaum minder umfangreich wird die finanzielle Chronik der noch rückstehenden letzten drei Monate des Jahres 1872, so wie des ersten Kalenderquartals 1873 werden, wogegen in directer Folge des vom Mai 1873 datirenden Erlöschens der „Gründerepidemie“ das Sommerhalbjahr 1873 nur eine geringe Zahl von Emissionen aufzuweisen hat.

Dieser Umstand und ganz besonders der Wunsch mit dem bevorstehenden Erscheinen des zehnten Jahrgangs der „Zeitschrift für Capital und Rente“ die Leser sofort in die Gegenwart einführen zu können, hat der Verlagshandlung Veranlassung gegeben, zu dem soeben vollendeten IX. Bande der Zeitschrift die Ausgabe eines Supplementbandes zu veranstalten. Derselbe ist nur allein zur Aufnahme der finanziellen Chronik der Monate October 1872 bis inclusive September 1873 bestimmt und wird drei bis vier Hefte von unbestimmter Stärke enthalten, welche möglichst schnell zur Ausgabe gelangen sollen. Jedem Hefte wird des bequemeren Gebrauchs halber ein Inhaltsregister beigegeben und das Schlussheft wird ausserdem ein alphabetisches Generalregister enthalten.

Das uns vorliegende erste Heft des Supplements zu Band IX. enthält die finanzielle Chronik der Monate October bis inclusive December 1872 und schliesst sich also der im Schlussheft des Hauptbandes beendigten Chronik des Monats September 1872 an.

Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. No. 6 vom 7. Februar 1874. Sammlungen zur Deutschen Nationalliteratur. II. — Systematische Uebersicht der wichtigsten, auf dem Gebiete des Deutschen Handels- und Wechselrechts ergangenen Entscheidungen, Rescripte etc. einschliesslich der Literatur der darauf bezüglichen Abhandlungen etc. IV. — **Nr. 7 vom 14. Februar 1874.** Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. I. — Aus dem Erzgebirge. I.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlung (*= ausserordl. Gl.-Vers.).

28. Februar *Elbinger Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahn-Material zu Berlin. Tagesordnung: 1) Vermehrung des Grund-Capitals der Gesellschaft um Fünfhunderttausend Thaler, welche in 5000 Stamm-Prioritäts-Actien à 100 Thaler emittirt werden und demgemäss 2) Beschlussfassung über den Antrag auf Abänderung der §§ 5, 32 und 40 des Gesellschaftsstatuts. 3) Beschlussfassung über den Antrag auf Abänderungen der §§ 16, 17 und 21 des Gesellschaftsstatuts. 4) Wahl von Aufsichtsraths-Mitgliedern.

21. März *Prag-Duxer Eisenbahn zu Prag. Tagesordnung: Antrag auf Aenderung der §§ 16, 17 und 18 der Statuten behufs Reducirung der Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Einzahlungen.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn. Die vierte Einzahlung von 10% ist vom 15.—20. März c., sowie die fünfte von 10% vom 20.—25. April c. zu leisten.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
22.	„	zu Esslingen	Kgl. Eisenbahn-Betriebsbauamt	Hochbauarbeiten etc. (Bahnhofumbau Esslingen)	—
23.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk.	Locomotivschuppenbau	—
23.	„	daselbst	dieselbe	Appartementsgebäude	—
24.	„	zu Prag	Buschtêhrader E.	Verkauf alter Schienen	154
24.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Wagen, Achsen etc.	154
24.	„	zu Königsberg	dieselbe	Bahnh.-Restaur. Königsberg	—
24.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Oberbaumaterialien	154
25.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Einrichtung der Weichenschmiede zu Witten	—
25.	„	zu Essen	dieselbe	Bohlenbeleg für die Schwanenkamp-Ueberführung	—
25.	„	zu Köln	Rheinische	2 Empfangsgebäude	—
25.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	1350m Perronsteine	—
25.	„	zu Geldern	Venlo-Hamburg	Draht- und Spriegelzäune	—
26.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	400 mittelfeine und 2250 ordinäre Handtücher	—
26.	„	zu Metz	dieselbe	Einbau des interimistischen Empfangsgebäudes	—
26.	„	zu Avricourt	dieselbe	Eiserne Fenster	—
26.	„	zu Düsseldorf	Rheinische E.	Hochbauten zu Eller	—

26. Febr.	zu Köln	dieselbe	Weichensteller-Wohnungen	—
28. „	zu Crefeld	Berg.-Märk. E.	Locomotiven-Verkauf	155
28. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Eiserner Brückenüberbau	92
28. „	zu Hanau	Frankfurt-Bebraer E.	Hochbauarbeiten	—
28. „	zu Cassel	Hannov. Stsb.	T-Eisen und Unterlagsplatten	—
28. „	zu Essen	Köln-Mindener E.	Erd- u. Mauerarbeiten	—
28. „	zu Leipzig	Leipzig-Dresdener	Materialien-Verkauf	155
28. „	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Oberbaumaterialien	155
28. „	zu Insterburg	Thorn-Insterburg	Pflasterarbeiten	—
28. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Weichen	172
28. „	zu Berlin	Scheer & Petzold N. Chausseestrasse 98	Schienen und Kleineisenzeug	—

1. März	zu Dresden	Muldenthalbahn	Erdarbeiten und Kunstbauten	—
1. „	zu Trier	Oberbürgermeister	Wasserleitung	140
2. „	zu Cassel	Bebra-Friedländer E.	Bahnschienen	172
2. „	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	500 To. Portland-Cement	—
3. „	zu Berlin	Niederschles-Märk. E.	Wagen	173
4. „	zu Kattowitz	Oberschlesische	Pflasterarbeiten	—
6. „	zu Köln	Köln-Mindener	Restaurationsverpachtung	—
7. „	zu Mannheim	Bad. Eisenb.-Bauinsp.	Eisenconstruction einer Ein- und Aussteigehalle	—
7. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner	Erdarbeiten etc.	173
10. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Radreifen etc. etc.	172
14. „	daselbst	dieselbe	Wagenachsen etc.	173

Officielle und Privat-Anzeigen.

Rheinische Eisenbahn.

Bezüglich der Tarifirung des Artikels „Hopfen" sind im Rheinisch-Hessischen und Rheinisch-Saarbrücker Verkehr anderweite Bestimmungen getroffen, worüber das Nähere auf unseren Expeditionen und in unserem Geschäftslocale hierselbst zu erfahren ist.

Köln, den 14. Februar 1874.

Die Direction.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Lieferung von:

1) 2 662 200 Klgr. oder rot. 69 911 laufende Meter gewalzter Eisenbahnschienen,
2) 28 980 Klgr. oder 42,000 Stück Laschenschrauben,
3) 14 300 Klgr. oder 9500 Stück Unterlags-Platten,
4) 126 140 Klgr. oder 371 000 Stück Tirefonds

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Submissions-Formulare können bei uns eingesehen, auch auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien von uns bezogen werden.

Die Offerten, welche sowohl auf das ganze Quantum jeder einzelnen Gattung, als auch auf einzelne Theile desselben gerichtet sein können, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Bahnschienen u. s. w."

spätestens zu dem auf

Montag, den 2. März cr., Vormittags 11 Uhr,

anher anberaumten Termin einzureichen; die eingehenden Offerten werden in diesem Termine in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten eröffnet.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, am 8. Februar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung resp. Anfertigung von

12 Stück sogen. ganzen englischen Weichen,
14 „ „ halben „ „
20 „ einfachen gewöhnlichen „
124 „ Herz- und Kreuzungsstücken

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Weichen etc."

versehen, versiegelt und portofrei bis zu dem auf **Sonnabend, den 28. Februar cr., Vormittags 11 Uhr,** in unserem Geschäftslocale anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen, von welchen ersteren ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden von unserem Secretariate auf portofreie Requisition unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 11. Februar 1874.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete ältere Güterzug-Locomotive mit Tender, jedoch excl. der Strahlpumpen, im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerten bis spätestens den **28. Februar, Vormittags 11 Uhr,** franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Locomotive mit Tender" an den Unterzeichneten einsenden.

Eine etwa vorzunehmende Besichtigung der Locomotive kann in der Werkstätte zu Crefeld, dem gegenwärtigen Standorte derselben, vorgenommen werden.

Crefeld, den 6. Februar 1874.

Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

1508 Stück Radreifen aus Guss-, bezw. Bessemerstahl für Locomotiven und Wagen,
40 „ Locomotiv-Achsschaften aus Gussstahl,
54 „ schmiedeeisernen Radgestellen für Locomotiv- und Tenderachsen,
152 Satz fertigen Achsen für Locomotiven und Wagen,
140 Stück fertig gedrehten Wagenachsschaften,
1125 „ schmiedeeisernen Bufferstangen,
1228 „ „ Bufferhülsen,
454 „ „ Bufferplatten,
3175 „ Spiralfedern für Locomotiven, bezw. Bufferhülsen und Zugapparate,
21 062 laufenden Meter schmiedeeisernen Siederöhren,
2000 „ „ Homogen-Siederöhren,
1000 „ „ Kupferröhren,
40 Stück gezogenen Kupferröhren,
100 „ Tragfedern für Güterwagen,
712 „ Schraubenkuppelungen,
112 „ schmiedeeisernen I Trägern,
66 „ [Eisen,
11 900 „ Schrauben ohne Muttern

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 10. März 1874, Vormittags 10 Uhr,

im Bureau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 15 Sgr. bezogen werden, wobei bemerkt wird, dass eine Bezeichnung derjenigen Gegenstände, worauf reflectirt wird, erwünscht ist.

Hannover, den 6. Februar 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 15.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1 1/3 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate werden à 1 1/2 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 23. Februar 1874. (Schluss der Nummer: 22. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen

von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätteninspector der Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Einleitung.

Die Ansprüche des Weltverkehrs an die modernen Transportmittel sind in vielseitiger und rascher Steigerung begriffen.

Das Eisenbahnwesen, wie es aus seinem Mutterlande Britannien und durch dessen und theilweise durch Amerikanische Ingenieure auf dem Continente eingeführt wurde, konnte den Verhältnissen, hier gewaltiger in Bezug auf technische Schwierigkeiten und commercielle Complicationen, sowie auf räumliche Grössen, nicht lange genügen, und so kam es, dass die Gestaltung der Verkehrsmittel in mannigfacher Art wechselte und jetzt noch in steter Umwandlung begriffen ist, während die correspondirenden Verhältnisse des kleinen Inselreichs mit seinen kurzen und ebenen Verkehrslinien seither nahezu dieselben blieben. In Kurzem lassen sich die Aufgaben der Transportmittel formuliren: Bei den Motoren, in grössere Leistung bei erhöhter Geschwindigkeit für Eilzüge der Hauptbahnen, Schaffung von Gebirgsmaschinen, von Locomotiven für Secundärbahnen; bei den Wagen, in Erhöhung der Bequemlichkeit und gesundheitlichen Vorkehrungen durch Verpflanzung der Einrichtungen des Salons, Wohn- und Schlafzimmers ins Coupé. Wenn die Erfindung des Locomotivs, als Prototyp alles modernen Transportes, für immer den genialen Köpfen Englands gedankt werden muss, ist die Fortbildung desselben und Durchgeistigung der Construction bis in die kleinsten Details der Locomotiven und Wagen wohl auch Amerika's, ganz überwiegend und wesentlich aber das Verdienst Deutschlands, Oesterreichs und Belgiens, während Englands Typen in den übrigen Ländern noch lange und theilweise bis gegenwärtig die gleichen und herrschenden blieben.

Theure Kohlen, meist von minderer Güte, schwierige Tracen, ja die Anlage von Schienenwegen in Gebirgen und Alpen erheischten in erster Linie andere Motoren, und es war Oesterreich, welches mit und schon vor dem Semmeringbaue die Initiative zur Construction stärkerer und doch öconomischer arbeitender Lastmaschinen ergriff und damit eine ganz neue Richtung anwies. Es sind fast 30 Jahre, dass die ersten Sechs- und Achtkuppler überhaupt, und zwar in Wien erbaut wurden, letztere mit verschiebbarer Hinterachse.

Schon damals war man auf Erreichung grösster Adhäsion und Heizfläche, vorerst durch grosse und lange Kessel, ausgegangen; die wesentlichere Vergrösserung der directen Heiz- und der Rostfläche ist erst seit einigen Jahren allgemein erkannt und acceptirt worden, wie die Pariser Ausstellung schon zum Theile, die unsrige ganz entschieden zeigte.

Oesterreich hat somit unstreitig den Impuls gegeben für die Verhältnisse, nach denen die Last- und noch mehr die Gebirgsmaschinen der Gegenwart gebaut werden. Was insbesondere die letzgenannte Locomotivgattung anbelangt, so sind alle neueren Systeme aus den Typen der Semmeringlocomotiven geschöpft und wesentlich Neues ist keineswegs zu Tage getreten. Die vielbesprochenen Systeme Fairlie und Meyer sind nichts Anderes als Wiedergeburten der Semmeringmaschinen, „Seraing" (construirt von dem Deutschen Lausmann) und „Neustadt", entworfen vom Constructeur Franke; ja es haften namentlich der Type Fairlie heute noch dieselben Mängel an, die ihre Vorgängerin hatte, und die in dem Betriebe der Gebirgsstrecke zwischen Poti und Tiflis hervortreten. Doch soll den genannten beiden als neu aufgetauchten Systemen die Anerkennung nicht benommen sein, dass sie in der Detailanordnung vielfach geistreich und geradezu genial ausgeführt sind und mit Benützung aller neuen Fortschritte ganz auf der Höhe des entwickeltesten Locomotivbaues stehen.

Ferner muss der Semmeringaera noch zuerkannt werden, dass auch Fell's System schon in dem Krauss'schen Projecte, die Zahnstangenbahnen im Staate New-York und auf dem Rigi, wenn auch in anderer Weise und abweichend in der Zahnkuppelung der Semmeringbahn und endlich in Patenten enthalten waren, welche an Oesterreicher schon viel früher ertheilt worden sind.

Ebensowenig konnte der Englische Typus der Personen- und Eilmaschine für die continentalen Verhältnisse vorhalten, weil letztere nicht kurze, leichte und schnell fahrende, sondern stark besetzte und doch mit 30, respective 45 Kilometer verkehrende Züge erforderten und von den ungekuppelten, übermässig hohen Englischen Triebrädern daher abgegangen werden musste. In neuester Zeit verursachen aber Concurrenz und allgemeines Bedürfniss nach grösserer Zeitersparniss das Hinaus-

gehen bis 70 und 75 Kilometer per Stunde, also die Anwendung grösserer Räder, natürlicherweise gekuppelt, und schwerer Maschinen. Was die hohen Raddurchmesser betrifft, so scheint die Furcht vor zu grosser Kolbengeschwindigkeit der bei uns gebräuchlichen Räder von 1·58 bis 1·74 vielleicht übertrieben; grössere Räder bringen die Verlegung der Trieb- oder Kuppelachse unter oder hinter die Feuerbüchse und geringere Adhäsion mit sich. Der resultirende und auch erwünschte grössere Radstand ist misslich für Bahnen mit scharfen Curven, bedingt also die Anwendung von Truckgestellen oder beweglichen Achsen. An den ausgestellten Eillocomotiven war dies Raisonnement durchaus erkennbar. Unstreitig ist es eine schwierige Aufgabe, eine schwere Eilmaschine zu entwerfen, die bei enormer Leistung grosse Beweglichkeit in scharfen Curven und günstige Radbelastung vereinigt, und sie wird erst gelöst sein, bis ein vollkommen ruhig und stetig geführtes bewegliches Gestell vorhanden sein wird. Die üblichen Dreh-, Deichsel- und Pendelgestelle, seitlich gerade und radical verschiebbare Achsen, erfüllen keines vollkommen die Bedingung stetigen Ganges in gerader Bahn und es werden steife Maschinen solcher Art nur auf wenigen grossen Bahnen Deutschlands, Russlands, Frankreichs und Ungarns zweckmässig sein, daher ein bewegliches Gestell mit einer oder zwei Achsen, welches in jeder Richtung gezogen, nicht aber geschoben wird, erforderlich ist.

Nachdem grosse Leistung schwere Maschinen und infolge dessen entsprechenden Oberbau bedingt, kann das Bedauern nicht unterdrückt werden, dass sich die Bahn- und Maschinen-Baumeister da nicht entgegenkommen. Für solche schwere Eilmaschinen, wie sie der moderne Verkehr verlangt, haben die Schienenstränge immer noch nicht die erforderliche Stabilität gegen seitliches Verschieben und Umwerfen, und auch die neueren Oberbau-Systeme tragen mit wenigen Ausnahmen, wie man selbst auf der Ausstellung sehen konnte, dem nicht genug Rechnung. Der Mechaniker kann blos durch gute Gewichtsvertheilung, günstige und tiefe Schwerpuncts-Lage, die durch hohe Räder und grossen Kessel aber schon beschränkt wird, durch Aussenlegung der Rahmen, und allenfalls Anwendung des Hall'schen Systemes, welches den schädlichen Hebelarm zwischen Kolben- und Lagermitte am meisten kürzt, helfen; das Schlingern auf gerader Bahn und Anlegen in Curven kann er nie vermeiden, da die Schienenstränge in keiner Richtungsebene mathematische Linien bilden. Mit Hall's System erschienen ausgestellt die Ungarischen drei Sechs- und Achtkuppler; Borsig's Maschine hat die Triebachse darnach eingerichtet, und Maffei's Lastlocomotiv.

Vereinsgebiet.

Preussen. (Die Erklärungen der Minister im Herrenhause über den Stand der Tariffrage.) Es ist in der letzten Zeit soviel über die Stellung des Preussischen Ministeriums zu der Tariffrage die Rede gewesen, dass es uns angezeigt erscheint, die Erklärungen, welche die betreffenden Minister am 14. d. M. über diesen wichtigen Gegenstand im Herrenhause bei Gelegenheit der Berathungen über den Commissions-Antrag zu Kap. 15 (Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten) abgaben, ausführlicher mitzutheilen.

Nachdem zu dem Commissions-Antrage (die Regierung zu ersuchen, den voraussichtlich eingeleiteten Verhandlungen betreffs einer Erhöhung der Eisenbahntarife schleunigst Fortgang geben zu wollen) der Berichterstatter Wilkens hervorgehoben hatte, dass die Commission mit ihrem Antrage hauptsächlich dem Gedanken Ausdruck habe geben wollen, dass das in die Staatseisenbahnen hineingesteckte Capital ein so ungemein bedeutendes sei, dass die Frage, ob es sich genügend verzinse oder nicht, unbedingt klar gestellt und dass der im Etat pro 1874 vorausgesetzte Zustand, wonach das Anlagecapital von rund 277 Millionen Thlrn. gar keine Zinsen tragen werde, sondern einen Zuschuss aus allgemeinen Staats-Fonds von 4 080 010 Thlrn. für 1874 erforderlich mache, schleunigst beseitigt werden müsse, erklärte der Handelsminister Dr. Achenbach nach dem St.-A. in der Specialdiscussion im Wesentlichen Folgendes:

„Wenn bei Gelegenheit der Commissionsverhandlungen von der Ansicht ausgegangen ist, dass innerhalb des Schoosses der Königl. Staatsregierung über die Tariffrage Verhandlungen schweben, so ist diese Voraussetzung richtig. Die Tariffrage hat die Regierung im vergangenen Jahre nach verschiedenen Seiten beschäftigt, und ich bin gezwungen, gewissermassen den historischen Entwickelungsgang, den diese Angelegenheit im Schoosse der Regierung genommen hat, hier anzudeuten, um dadurch klar zu machen, welches die Stellung der Regierung gegenwärtig ist. Es ist bekanntlich schon seit langer Zeit innerhalb der Deutschen Eisenbahnverwaltungen die Absicht, das bestehende, sehr verwirrte Güter-Classificationssystem zu beseitigen und auf ein einfaches zurückzuführen; mit andern Worten, den gegenwärtig sehr complicirten Tarif mit dem sogenannten Gewichts- und Wagenraum-Tarif zu vertauschen. Der Deutsche Handelstag hat sich in seiner Generalversammlung für das Gewichts- und Wagenraum-Tarifsystem ausgesprochen. Dagegen haben die Deutschen Eisenbahngesellschaften in ihrer Majorität dies System verworfen. Für die Staatsregierung lag indessen die Veranlassung vor, ein so einfaches System, welches bekanntlich in Elsass-Lothringen in Anwendung steht, nicht ohne Weiteres fallen zu lassen. Man fand es deshalb angemessen, Verhandlungen mit derjenigen Minorität der Eisenbahngesellschaften anzuknüpfen, welche sich bei Gelegenheit der Verhandlungen der Generalversammlung für jenes System ausgesprochen hatten. Diese Verhandlungen hatten das Resultat, dass ein grosser Theil der Gesellschaften mit dem Tausch einverstanden war, wenn auf der andern Seite auch eine Einigung über die Tarifsätze, welche bei diesem neuen System in Anwendung zu bringen wären, hätte stattfinden können. Man würde, wenn dieses neue System in Anwendung träte, sehr wenige Güterclassen haben. Abgesehen von einzelnen Specialtarifen würde ein Tarif für Stückgüter bestehen, und sodann würden 2 Tarifclassen gebildet werden, je nachdem die Güter in bedeckten oder nicht bedeckten Wagen zur Verladung gelangen. Dieses System tarifirt also die Güter nach dem Gewicht und dem Raum, den sie einnehmen. Wie gesagt, ist dasselbe auf Grundlage jener Verhandlungen nicht zur Annahme gekommen, weil ein Theil der Eisenbahngesellschaften einen höheren Satz in Anspruch nehmen zu müssen glaubte, als derjenige war, von dem man bei Beginn der Verhandlungen ausging. Jene Differenz hat aber auch für die Staatsregierung die Frage nahe legen müssen, ob, wenn sie etwa bei den Staatsbahnen auf das neue Tarifsystem übergehen wolle, sie dies verantworten könne bei nicht klarem Ueberblick über die finanziellen Resultate desselben, und zwar in demselben Augenblick, wo man sich auch in einer gewissen Unsicherheit befand, ob die bestehenden Eisenbahneinnahmen auf der Grundlage der bisherigen Tarifsätze ausreichend seien. Es war daher nothwendig, sich zunächst die Frage vorzulegen: wie wird das finanzielle Ergebniss des neuen Systems sich gegenüber dem bisherigen verhalten, es war die äusserste Vorsicht geboten in dem Augenblick, wo die finanziellen Resultate der Eisenbahnverwaltungen zu ernsten Betrachtungen Veranlassung gaben. Es ist nämlich ganz richtig, dass augenblicklich in soweit die Lage der Eisenbahnverwaltungen eine eigenthümliche ist, als die Betriebsausgaben stärker gewachsen sind als wie die Bruttoeinnahmen; es steht fest, dass, wenn man beispielsweise das Jahr 1869 dem Jahre 1872 gegenüberstellt, auch bei unsern Staatsbahnen und bei denjenigen Bahnen, welche unter staatlicher Verwaltung stehen, die Betriebsausgaben in erheblich höherem Grade gestiegen sind als die Betriebseinnahmen. Ich habe im vergangenen Jahre namentlich über das Jahr 1872 eine Zusammenstellung gemacht, welche zwar nicht mehr ganz vollständig mit den heute bekannten Resultaten übereinstimmt, aber doch die Verhältnisse ungefähr andeutet. Nach dieser Zusammenstellung betrug die Betriebseinnahme bei den Staatsbahnen im Jahre 1869 32 455 417 Thlr., die Betriebseinnahme im Jahre 1872 45 595 522 Thlr., es ist also die Betriebseinnahme im Jahre 1872 gegen die Betriebseinnahme des Jahres 1869 ansehnlich gestiegen. Ein ähnliches Wachsen ist bei den Privateisenbahnen, welche unter Staatsverwaltung stehen, zu constatiren, indem die Betriebs-Einnahmen des Jahres 1869 von 22 495 400 gestiegen sind im Jahre 1872 auf 29 095 739 Thlr. Was dagegen die Ueberschüsse anbetrifft, so betrugen dieselben bei den Staatseisenbahnen im Jahre 1869 14 412 869 Thlr., im Jahre 1872 dagegen nur 16 776 138 Thlr., sie waren zurückgeblieben im Jahre 1872 hinter den Ueberschüssen des Jahres 1871, indem der Ueberschuss des Jahres 1871 17 495 136 Thlr. betrug. Bei den Privateisenbahnen unter Staatsverwaltung haben im Jahre 1872 die Ueberschüsse 9 989 782 Thlr. betragen; hier erreicht dieser Ueberschuss nicht den Ueberschuss des Jahres 1869, welcher 10 723 179 Thlr. ausmachte. Während nun die Ausgaben mit dem Steigen der Bruttoeinnahmen sich verhältnissmässig hätten verringern sollen, sind sie gestiegen, indem, wenn man nach Procenten rechnet, die Ausgaben des Jahres 1869 von den Bruttoeinnahmen bei den Staatseisenbahnen $55_{,6}$ und im Jahre 1872 63 Procent betrugen; es hat also eine erhebliche Steigerung der Ausgaben stattgefunden. Nun könnte man sich allenfalls bei den nicht unbedeutenden finanziellen Resultaten, welche das Jahr 1872 dennoch aufweist, ohne Weiteres beruhigen, wenn nicht andererseits die Thatsache festzustehen schiene, dass eine wesentliche Steigerung der Betriebsausgaben im Jahre 1873 wiederum stattgefunden hat. Denn wenn man, abgesehen von denjenigen Ausgaben, die auf das Personal fallen, berücksichtigt, in welcher Weise die Preise der Materialien gestiegen sind, so kann man wohl nicht irren, wenn man von einer solchen Voraussetzung ausgeht. Wir haben uns beispielsweise zu jener Zeit, wo diese Zahlen festgestellt wurden, Nachweisungen von einzelnen Bahnen darüber zu verschaffen gesucht, wie im ersten Quartal 1873 die einzelnen Betriebsmaterialien gestiegen sind. Da stellte sich beispielsweise nach den Angaben der Direction zu Saarbrücken heraus, dass im Jahre 1872 Schienen im ersten Quartal per 100 Kilogr. 58 Thlr. 20 Sgr.; im Jahre 1873 90 Thlr. kosteten; es hat also ein Steigen um $53_{,4}$ Procent stattgefunden. Bei den Schwellen — ich will die einzelnen Zahlen nicht mittheilen —

ist von 1872 auf 73 der Preis um 17 Proc. gestiegen, Stahlschienen waren gestiegen um 28,5 Proc.; Kohlen um 61,9 Proc. Bei der Hannoverschen Bahn war das Verhältniss des Jahres 1870 gegen 1873 im I. Quartal derart, dass bei Locomotivkohlen eine Steigerung von 65 Procent zu constatiren war; bei Eisenschienen von 63,12 Procent, bei Stahlschienen von 48 Procent; bei Stahllaschen von 96 Procent, bei Eisenbahnschwellen von 40,19 Procent, bei Mittelschwellen von 25 Procent. Die Steigerungen machen auch hier bedeutende Procentsätze aus, wenn man nur das Jahr 1873 gegen 1872 stellt.

Es liegt also auf der Hand, dass die Frage der Tarife der Regierung durch die Verhältnisse so zu sagen aufgenöthigt worden ist; es würde geradezu eine Pflichtvergessenheit sein, wenn man der Frage nicht näher träte. Ich habe aber schon erwähnt, dass die ganze Angelegenheit nothwendig von der Regierung erwogen werden musste, und in der That aus diesem Grunde an die Regierung zunächst herangetreten ist, weil dieselbe mit der Erwägung umging, das bisherige complicirte Tarifsystem mit einem neuen verbesserten zu vertauschen.

Man hat nun, wie gesagt, über diesen Gegenstand innerhalb des Schoosses der Regierung wiederholt verhandelt. Diese Verhandlungen sind jetzt zu dem Puncte gediehen, dass man, da so wichtige Interessen des Landes auf der andern Seite ebenfalls zu berücksichtigen sind, es für erforderlich erachtet, zunächst die Resultate des Jahres 1873 klar zu übersehen. Wir wollen also wissen, wie sich die Einnahmen des Staats aus den Bahnen gegenüber den Ausgaben im Jahre 1873 gestalten werden, und wir wollen mit Rücksicht auf die Ergebnisse dieses letzten Jahres unsere Verhandlungen und Massnahmen fortsetzen. Zur Zeit befinden sich die Verhandlungen in diesem Stadium. Allerdings wird nun aber die Regierung bei ihren ferneren Schritten genöthigt sein, auch die gegenüberstehenden Interessen eingehend zu berücksichtigen. Wir haben keineswegs vergessen, dass sich augenblicklich das Land in einer gewissen Kalamität auf industriellem Gebiete befindet. Es ist ein unglückliches Zusammentreffen, dass jetzt, wo man sich mit der Tarifangelegenheit beschäftigen muss, die Lage mancher Verhältnisse im Lande es dringend wünschenswerth erscheinen lässt, die bisherigen Sätze nicht zu erhöhen. Also diesen Gesichtspunct ist die Regierung ebenfalls eingehend zu prüfen gezwungen; sie wird ihn prüfen, wenn die Verhandlungen weiter fortgesetzt werden, und nicht vergessen, dass im Allgemeinen auch die Resultate unserer Staatsbahnen doch nicht so ungünstige genannt werden können, wie sie von einzelnen Seiten bezeichnet worden sind. Nach den statistischen Ergebnissen, welche das Handelsministerium hat ausarbeiten lassen, ist wenigstens noch für 1872 eine Verzinsung nachzuweisen von 5,98 Procent, also beinahe 6 Procent und steht daher die Reineinnahme, wenn man die Vorjahre vergleicht, nicht so ganz ungünstig. Die Regierung stellt sich also dieser Frage objectiv gegenüber, sie wird alle Interessen, die dabei in Betracht kommen, berücksichtigen, sie wird sich aber auch erinnern, dass es nicht ihre Aufgabe sein kann, dass die Staatseisenbahnen gewissermassen gratis fahren, und dass es ebensowenig ihre Aufgabe sein kann, das in Privateisenbahnen angelegte grosse Capital unverzinslich zu machen. Man hat eine derartige Absicht mitunter der Regierung zugeschrieben. Der Regierung steht aber nichts ferner, als derartige Manipulationen, welche, wie man sagt, die Privateisenbahnen matt legen sollen. Es ist nicht einmal ein solcher Gedanke innerhalb der Regierungskreise gehegt worden, viel weniger sind die Verhandlungen nachzuweisen, die etwa dieses Ziel im Auge haben könnten.

Eins will ich zum Schluss noch hervorheben, welches ebenfalls bei der Tariffrage von Seiten der Regierung nicht ausser Betracht bleiben kann, es ist dies der Umstand, dass Seitens des Landes an die bestehenden Eisenbahnen von Jahr zu Jahr gesteigerte Anforderungen gestellt werden. Es ist fast keine einzige Eisenbahn, die in der Beschaffenheit, wie sie ursprünglich angelegt worden ist, auf die Dauer verbleibt. Die Wünsche des Landes, namentlich die der grösseren Städte, gehen fast überall auf eine vollständige Umgestaltung dieser Anlagen, insbesondere der Bahnhöfe hinaus. Wo z. B. früher die Strassen über die Schienen der Eisenbahnen hinweggegangen sind, verlangt man jetzt — und nicht mit Unrecht, wie ich anerkenne, Unter- oder Ueberführung, man verlangt damit oft eine Erhöhung des Bahnkörpers auf längere Strecken und eine gänzliche Veränderung der Bahnhofsanlagen, so dass oft ein solches Project, wenn es zur Ausführung gelangt, Hunderttausende, ja Millionen beansprucht. Auch diese Umstände werden nicht ausser Betracht bleiben können.“ —

Auch der Finanzminister Camphausen nahm das Wort: Soweit der Resolution die Bedeutung eines Expectatoriums beigelegt wird, kann ich versichern, dass es eines solchen nicht bedarf. Die Staatsregierung hat, wie der Herr Handelsminister vorhin eingehend dargelegt hat, sich schon seit einiger Zeit mit der Frage der Tarifänderung befassen müssen, und sie wird diese Frage auch ferner ins Auge fassen und zu einem definitiven Entschlusse kommen müssen. Eine Tarifänderung ist nicht so einfach, wie sie Manchem erscheint, sie löst sich auch nicht dahin auf, als wenn in der Erhöhung jedesmal der Gewinn und in der Herabsetzung der Verlust läge. Eine richtige Eisenbahnpolitik muss darauf bedacht sein, diejenigen Tarifsätze zu kennen und anzuwenden, die nach den Verhältnissen den grössten Ertrag gewähren. Solche Tarifsätze bedingen unter Umständen eine wesentliche Herabsetzung der Tarife, sie führen unter Umständen zu einer Erhöhung, vorausgesetzt, dass es zulässig sei, Erhöhungen eintreten zu lassen. Die Frage selbst hat sich nun in einer flagranten Weise dargeboten in Bezug auf diejenigen Transportgegenstände, wo man sich zu fragen hatte: ist es überhaupt möglich, diese Transportgegenstände noch mit einem irgendwie angemessenen Ueberschusse zu befördern? Wenn die Reichsverfassung bestimmt hat, man soll auf die möglichste Herabsetzung der Tarife hinwirken, dann ist es gewiss nie und nimmermehr die Absicht gewesen, die Herabsetzung so weit gehen zu lassen, dass die Eisenbahngesellschaften überhaupt die Transporte nur noch mit Verlust bewirken können. Im Jahre 1873 schienen wir diesem Zustande mit raschen Schritten entgegen zu gehen, die Kohlenpreise waren in unerhörter Weise gestiegen, die Eisenpreise waren sehr hoch geworden, und die Preise der übrigen Materialien, wie sie in den Berichten näher aufgeführt sind, waren ebenfalls bedeutend gestiegen. Es lässt sich jedoch nicht verkennen, dass in dieser Beziehung ein gewisser Umschwung bereits eingetreten ist, und dass möglicherweise dieser Umschwung bedeutend grössere Dimensionen annimmt. Ich fasse überhaupt die gegenwärtige Situation des Landes dahin auf, dass das Ungemach, über das man sich beklagt, wesentlich darin besteht, dass eine zu gewaltsame Verschiebung der Preisverhältnisse eingetreten war, dass gewisse nothwendige Lebensbedürfnisse wie die eben genannten, Kohlen wie Eisen, in unverhältnissmässig hoher Steigerung rapide in die Höhe gegangen waren, und dass jetzt die rückläufige Bewegung eintreten muss. Diese rückläufige Bewegung wird sich auch theilweise auf die Löhne erstrecken. Wir machen in diesem Augenblicke den Process schon durch, dass an die Stelle des Zustandes, wo die Nachfrage nach Arbeit gar keine Grenze fand, gar nicht befriedigt werden konnte, jetzt an diesem, an jenem Puncte das Verhältniss eintritt, dass man den Arbeitern sagt: Es thut uns leid, eine so grosse Anzahl haben wir nicht mehr zu beschäftigen. Mit einer gewissen Naturnothwendigkeit wird das dahin führen, dass die Löhne in mancher Beziehung zurückgehen.

Die Staatsregierung darf bei den Erwägungen über die Tariffrage selbst vom rein finanziellen Standpuncte aus nicht sich zu der Meinung verleiten lassen, als wenn eine Erhöhung der Tarife unbedingt für sie eine Vermehrung der Einnahmen wäre. Das ist nicht der Fall. Der Staat als Eisenbahnbesitzer ist ein gewaltiger Consument von Kohlen, der Staat als Bergwerksbesitzer ist aber auch ein gewaltiger Producent von Kohlen, und ist immer ins Auge zu fassen, an welcher Stelle die Gewinne für uns grösser sind. Wenn wir den Tarifsatz für die Beförderung von Kohlen erhöhen, dann schränken wir das Absatzgebiet, wohin wir unsere Kohlen absetzen können, ein, dann nöthigen wir die Bergwerke, ihre Production einzuschränken, oder weniger auszudehnen, und wir gelangen dazu, dass die Ueberschüsse der Bergwerke, die gerade in den letzten Jahren eine so ausserordentliche Rolle gespielt haben, sich vermindern.“

Der Minister bat, diese Aeusserungen nicht dahin aufzufassen, als wenn er, gegenüber seiner früheren Erklärung, dass die Tariffrage der näheren Erörterung bedürfe, diese seine damalige Aeusserung irgend wie modificiren wolle. Er sei vielmehr der Ansicht, dass man nicht allein für die Staatseisenbahnen, sondern eben so sehr für die Privateisenbahnen das Billige thun müsse, wenn man zu der Ueberzeugung gelange, dass die Festhaltung des unter anderen Preisverhältnissen festgesetzten Tarifsatzes mit der billigen Berücksichtigung der Einnahmen der Privat- und der Staatseisenbahnen nicht in Einklang zu bringen sei, und dass davon selbst die Besorgniss für die Schmälerung der Einnahmen der Bergwerke den Staat nicht abhalten dürfe und dass auch bei dieser Politik dem Lande grosser Nutzen bereitet werde. Denn in Bezug auf Eisenbahnen sei unser Land noch nicht ans Ende gelangt. „Für die eigentliche Entwickelung des Landes werden wir noch gar mancher Eisenbahn bedürfen, und den Bau dieser Eisenbahnen würden wir gewaltig erschweren, ja nahezu unmöglich machen, wenn wir bei einmal unter anderen Verhältnissen festgestellten Tarifsätzen auch dann stehen bleiben wollten, wenn die anzulegenden Bahnen dabei nicht bestehen könnten.“ Der Minister schloss mit der Bemerkung, dass — möge man die Resolution annehmen oder verwerfen — die Staatsregierung unter allen Umständen der weiteren Prüfung dieser Frage sich unterziehen werde. Die Resolution der Commission wurde darauf mit 58 gegen 15 Stimmen verworfen.

Ueber einen Entwurf für ein neues Güter-Expeditions-Verfahren. Die Aufgaben, welche ein solcher Entwurf zu lösen hat, möchten sich kurz dahin fassen lassen:

1. Beseitigung der Kartirung, dadurch Ersparnisse an Material, Zeit und Kräften;
2. Vermeidung der Unsicherheit der Expeditionen und damit Beseitigung der Massen überzähliger Güter und der Reclamationen nach fehlenden Gütern;
3. Beseitigung der Momente, welche Irrthümer provociren und dadurch die Dienstcorrespondenz belasten;
4. Vereinfachung der Buchführung.

ad. 1. Da Karten nichts Anderes als Frachtbrief-Reproductionen sind, werden dieselben beseitigt. Die Beförderung findet auf Grund des Frachtbriefes statt. Der Frachtbrief erhält einen Coupon in Form eines Avisbriefes, welchen der Versender ausfüllt, und der mit einigem Ausbau seines Formulares, nachdem derselbe seinen Zweck als Avisbrief erfüllt hat, an die Controle, an Stelle der früheren Karte, geht.

Sollte nicht zu ermöglichen sein, dass der Versender den Coupon ausfüllt, wird ein in soweit als nöthig vervollständigter Avisbrief von der Empfangsstation, wie heute auch, angefertigt und nach Rückkunft

als Verrechnungs-Exemplar an die Controle abgegeben. Der Frachtbrief erhält die laufende Monatsnummer, unter der er im Versandt-Journal gebucht wird.

ad 2. Es wird ein Beklebzettel eingeführt, welcher dieselbe Nummer wie der Frachtbrief und das Versandtjournal erhält und auf den der Name des Empfängers notirt wird.

Es werden kleine Tafeln mit geglühtem Bindedraht als Befestigungsmittel angebracht, die in allen Fällen benutzt werden, in denen die Emballage sichere Beklebung nicht gestattet. Diese Tafeln zeigen auf der einen Seite den Namen der Eigenthums-Station, die andere Seite dient zum Bekleben mit den erwähnten oder sonst erforderlichen Zetteln (Empfangsstation etc.).

ad 3. Nur die Frankaturen werden von der Versandtstation berechnet, die überwiesenen Gefälle berechnet die Empfangsstation, welche schon jetzt verantwortlich für richtige Taxirung ist. Die durch Eile gemachten Fehler und in Folge dessen die Berichtigungs-Correspondenzen fallen fort. Da der Originalfrachtbrief allein massgebend ist, fallen selbstredend alle Copirfehler fort, welche Anlass zu Schreibereien geben. Durch die verbesserte Bezettelung werden zum grossen Theil die langen und langwierigen Recherchen und Listen in Wegfall kommen.

ad 4. Das Versandtregister wird als Journal geführt, und enthält von den Berechnungsspalten lediglich die für Frankaturen. Das Frankatur-Journal wird überflüssig, für kleinere Stationen auch die Nachnahme-Controle, da neben der Versandtposition Zahlung notirt und Quittung geleistet wird.

Das Bestätterbuch weist lediglich die auf Frachtbrief (Monat, Tag und Absendestation) überwiesenen Gefälle nach, und erhält für kleinere Stationen hinter jeder Position Einnahmespalte für diese, etwa noch erwachsenen Extraordinarien; für kleine Expeditionen wird gleichzeitig ein Güterkassenbuch geführt. Vollständigere Eintragungen ins Bestätterbuch sind überflüssig, da in Reclamationsfällen der Originalfrachtbrief beizubringen ist.

Die Masse grosser Folianten verschwinden und die Expeditionen sind behütet vor den losen Karten des Pausekartirungsverfahrens, dessen Vervollkommnung in der Schrift anzustreben, hiernach mindestens überflüssig erscheinen möchte. Das Bedürfniss, die Fehler durch mechanische Vervielfältigung gleichfalls zu vervielfältigen, liegt wahrlich nicht vor, und die Erwägung, dass auch die, die Bücher vertretenden Karten durch den gleichen Handdruck ebenso falsch wie die Karten werden, möchte Bedenken hervorrufen. Wohin endlich mit all den Karten, die bei der ohnehin oft unleserlichen Ausführung durch Blätter über Recherchen bald aufhören Material zu sein! Ich spreche nicht von dem Zeitverlust bei Recherchen, der mehr als das aufwiegt, was man durch Pausen gewinnt.

Beseitigung der Schreibarbeit und der Fehler durch Beseitigen des heute ins Unglaubliche getriebenen Abschreibens der Frachtbriefe ist das beste Mittel, um schnell und sicher zu expediren und die durch das jetzt geübte Verfahren heraufbeschworene endlose Dienst-Correspondenz zu reduciren. Trommer, Güter-Inspector in Luxemburg.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, welches den Betrieb der am 15. December v. J. eröffneten Angermünde-Schwedt'er Eisenbahn, Eigenthum der Angermünde-Schwedt'er Eisenbahngesellschaft und von dieser erbaut, übernommen hat, wünscht diese Bahn auf Grund der Bestimmung im § 2 alin. 3 des Vereins-Statuts im Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu vertreten; die geschäftsführende Direction des Vereins hat diesem Antrage, welchem nichts entgegensteht, entsprochen.

Die Angermünde-Schwedter Bahn schliesst sich in Angermünde an die Berlin-Stettiner Stammbahn an, ist $23_{,09}$ Kilometer = $3_{,08}$ Reichsmeilen lang und hat die Stationen Angermünde, Pinnow und Schwedt. Die Endstationen sind für Personen- und Güterverkehr eingerichtet, Pinnow dagegen ist nur Haltestelle für Personenverkehr.

In allen, die Angermünde-Schwedter Bahn betreffenden Angelegenheiten ist mit der, den Betrieb leitenden Verwaltung, dem Directorium der Berlin-Stettiner-Eisenbahngesellschaft, in Schriftwechsel zu treten.

* **Bayerische Ostbahnen.** (Deren in Bau begriffene Linien.)

1. Landau-Mühldorf, concessionirt unterm 3. August 1869, ist $8_{,55}$ Meil. = $63_{,6}$ Kilom. lang. Der Unterbau wird für 1 Geleise hergestellt, das Terrain für 2 Geleise erworben. Das veranschlagte Baucapital beträgt im Ganzen 6 331 000 Thlr., pro Meile 739 300 Thlr. Der Bau wurde im Sommer 1873 begonnen, und ist die Grunderwerbung vollzogen. Vollendung Herbst 1875.

Mit der Fortsetzung der Bahn von Landau aus wird die Bahn eine Abkürzung der Linie von Böhmen nach dem südlichen Bayern vermitteln. Der Localverkehr wird sich hauptsächlich auf landwirthschaftliche Producte beschränken.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen untereinander: ab Landau: Mamming $1_{,05}$ Mln., Frontenhausen $1_{,97}$ Mln., Ganghofen $1_{,95}$ Mln., Neumarkt a/R. $1_{,05}$ Mln., Unterrohrbach $1_{,18}$ Mln., Mühldorf $0_{,91}$ Mln.

Besondere technische Schwierigkeiten bietet die Isarbrücke bei Goben, Viaducte bei Mamming und Steinberg.

Bauleitender Techniker ist der Ober-Ingenieur Fomm. Bausectionen bestehen in Landau, Ganghofen, Mühldorf.

2. Neukirchen-Weiden, Concession vom 3. August 1869. Länge $6_{,92}$ Meil. = $51_{,3}$ Kilom. Der Unterbau wird für 1 Geleise hergestellt, das Terrain für 2 Geleise erworben. Baucapital 3 594 000 Thlr., pro Meile 519 300 Thlr. Baubeginn und Vollendung wie bei Linie 1.

Die Bahn bildet eine Abkürzung der Linie Nürnberg-Eger. Der Localverkehr wird sich auf landwirthschaftliche und Montanproducte beschränken.

Die wichtigsten Stationen ab Neukirchen: Grossalbertshof $1_{,09}$ Mln., Schönlind $0_{,85}$ Mln., Vilsek $0_{,75}$ Mln., Freihung $1_{,25}$ Mln., Röthenbach $1_{,03}$ Mln., Weiherhammer $0_{,73}$ Mln., Weiden $1_{,23}$ Mln.

Den Bau leitet Ober-Ingenieur Fomm. Sectionen Vilsek und Mantel.

* **Schmalkalden-Wernshausen.** Die Mittheilung verschiedener Blätter, dass diese Bahn seit dem 3. d. M. im Betriebe sei, ist unbegründet. Sobald der Tag zur Betriebseröffnung feststeht, werden wir Mittheilung darüber machen.

* **Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.** Auf derselben wurden im Monat December 1873 befördert: 13961 Personen und 616722 Centner Güter und dafür eine Einnahme von 17418 Thlrn. 14 Ngr. 2 Pf. gegen 8651 Thlr. 20 Ngr. 8 Pf. im December 1872, mithin 1873 mehr: 8766 Thlr. 23 Ngr. 4 Pf., erzielt.

* **Prag-Duxer Eisenbahn.** (Directer ermässigter Tarif.) Zwischen den Stationen Perutz, Zlonitz, Schlan und Duschnik der Prag-Duxer-Bahn einerseits und den Stationen Amberg, Bayreuth, Cham, Hersbruck, Landshut, Lauf, München, Nürnberg, Passau, Regensburg, Straubing und Sulzbach der Bayerischen Ostbahnen andererseits ist mit dem 10. Februar d. J. ein directer Eilgut- und Frachtenverkehr mit theilweise ermässigten Frachtsätzen via Prag und Furth a/W. in Wirksamkeit getreten.

Diese Tarife können bei den betreffenden Stationen eingesehen werden, und werden, so weit der Vorrath reicht, bei der Direction der Prag-Duxer Bahn in Prag unentgeltlich abgegeben und einschlägige Auskünfte bereitwilligst ertheilt.

Ausland.

— r — **Frankreich** Durch Decrete des Präsidenten der Republik vom 8. bezw. 13. Januar l. J. sind folgende Bahnbauten als im öffentlichen Nutzen gelegen erklärt:

1. Von Hazebrouck über Don an einen noch zu bestimmenden Punct zwischen Templeneuve und Orchies;
2. von Don an die Grenze des Departements Pas de Calais in der Richtung nach Hénin-Liétard·
3. von Artres nach Denain;
4. von Denain nach Saint-Amand;
5. von Lourches an die Linie von Artres nach Denain.

Zum Bau dieser Strecken ist das Departement du Nord ermächtigt

Ferner wurde als im öffentlichen Nutzen gelegen erklärt der Bau einer Bahn von Hénin-Liétard nach Don und des zwischen Aubers und Laventie gelegenen Theiles der Linie von Hazebrouck nach Templeneuve; sodann

einer Bahn von der Grenze des Departements der Loire gegen Roanne über Cluny nach Châlon und

einer Zweigbahn, welche von der vorbezeichneten bei Saint-Gengoux abgehend bei Montchanin in die Linie von Chagny nach Paray-le-Monial einmündet.

Zum Bau der beiden letztgenannten Strecken wird das Departement Sâone et Loire ermächtigt, während zum Baue der beiden vorgenannten Strecken das Departement Pas-de-Calais ermächtigt ist.

Endlich der Bau einer Bahn, welche von Roanne ab an die Grenze des Departements Saône-et-Loire führt in der Richtung von Cluny. Zum Baue ermächtigt ist das Departement der Loire.

— r — **Italien.** (Orvieto-Orte eröffnet. Ausgaben für Eisenbahnbauten). Nachdem die Linie Orvieto-Orte nunmehr vollendet ist, fand Ende des Monats Januar die Prüfung derselben Seitens der Regierungs-Commission statt. Die genannte Linie ist die Fortsetzung der bereits im Betriebe stehenden Bahnstrecke zwischen Empoli und Orvieto. Die neue Strecke geht vom letztgenannten Orte ab dem Thale des Poglia entlang, überschreitet auf 2 grossen Brücken die Tiber und gelangt durch die Ebene am Bassano führend, an die Station Orte. Die Gesammtlänge dieser Strecke beträgt $42218_{,00}$ Meter, und bildet die Vollendung der Central-Toskanischen Linie. Der Bau derselben erfolgte durch die Gesellschaft der Römischen Bahnen. Stationen sind ausser an den Endpuncten Orvieto und Orte noch in Castiglione, Alviano, Attigliano und Bassano.

Die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen haben am 16. December 1873 in der Italienischen Deputirtenkammer mehrere Gesetzesvorschläge in Betreff von Ausgaben für Eisenbahnbauten etc. eingebracht. Nach diesen Entwürfen sollen dem Ministerium eine Summe von 5 500 000 Lire bewilligt werden für die Gallerie von Borgalla auf der Bahnlinie von Parma nach Spezia und Sarzana; ferner eine Summe von $79\,893_{,13}$ Lire zu den Kosten für den Durchstich des Montcenis, endlich $1\,197\,111_{,10}$ Lire für Vollendungsarbeiten der Bahnlinie Asciano-Grossetto, einschliesslich der zu berichtigenden Obligationen.

Juristisches.

* Rechtsfall, betreffend Körperverletzung beim Eisenbahnbetrieb. — Erkenntniss des Reichs-Ober-Handelsgerichts in Sachen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, Verklagten und Revidentin wider den pensionirten Eisenbahnschaffner C. Schlag zu Breslau, Kläger und Revisen vom 19. December 1873. Als am 7. December 1868 der von Myslowitz abgelassene und nach Breslau bestimmte Güterzug, welchen Kläger zu begleiten hatte, den Bahnhof Morgenroth passirte, löste sich von dem Dache des in der Herstellung begriffenen, 12 Schritte vom Schienengeleise entfernten, Anbaues zum Stationsgebäude bei dem herrschenden starken Sturme eine Zinkplatte und fiel dem Kläger, der auf seinem unbedeckten Schaffnersitze sass, mit Gewalt auf den Kopf. Dadurch trug Letzterer die hier nicht weiter interessirenden Verletzungen davon. — In der Klage behauptet Kläger, das Herabfallen der Zinkplatte wäre nur ermöglicht worden durch mangelhafte Befestigung derselben und durch die schadhafte Bedachung des Gebäudes. Das Herabfallen hätte nicht geschehen können, wenn die Verklagte rechtzeitig für die ordnungsmässige Reparatur des Daches Sorge getragen hätte. — Diese Behauptungen waren nicht unter Beweis gestellt, auch war, wie im ersten Erkenntniss ausdrücklich anerkannt wird, nicht näher begründet, worin die gerügten Mängel der Befestigung der Platte bestanden und worin die Schadhaftigkeit der Bedachung des Gebäudes bestand. —

Bei dieser Sachlage schloss sich das Königliche Stadtgericht in Breslau der Deduction der Verklagten an, dass die Klage als gewöhnliche Schadensersatzklage, als welche sie sich darstelle, nicht substantiirt sei, es erübrigte sich deshalb der von der Verklagten event. angetretene Beweis, dass ein unabwendbarer Zufall vorliege, indem der Sturm die bereits angeheftet gewesene Platte, welche demnächst weiter hatte verbunden werden sollen, losgebrochen habe. Das Stadtgericht wies vielmehr den Kläger durch Erkenntniss vom 17. April 1872 ab. — Dem entgegen nahm das Königliche Appellationsgericht zu Breslau an, dass ein ursächlicher Zusammenhang des Unfalls mit dem Betriebe vorliege. Das Empfangsgebäude habe die Eigenschaft einer für die Erfüllung des Eisenbahnzwecks, die Beförderung von Personen und Gütern, überhaupt erforderlichen und bestimmten Anlage und diene dem Beförderungszwecke mittelbar, wie dies unmittelbar durch das eigentliche Betriebsmaterial, Locomotiven, Wagen etc., geschieht. Die hiernach anzunehmende mittelbare Beförderungsveranstaltung treffe im vorliegenden Falle mit einer wirklich stattgehabten Beförderung zusammen und deshalb sei anzunehmen, dass der Unfall „bei der Beförderung" im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 sich zugetragen habe. Es hätte der Verklagten deshalb der Nachweis einer ungewöhnlichen Anstrengung der Aufmerksamkeit zur Verhütung des Unfalls obgelegen, und dieser Beweis sei von der Verklagten nicht geführt. — Durch das Erkenntniss des Königlichen Appellationsgerichts vom 1. April 1873 wurde Verklagte deshalb vorbehaltlich der Feststellung der Höhe des Schadens nach dem Klageantrage verurtheilt. — Diesen Ausführungen des Königlichen Appellationsgerichts schliesst sich das Reichsoberhandelsgericht in seinem Erkenntnisse vom 19. December 1873 im Wesentlichen an, indem es Folgendes ausführt:

„Wie der § 25 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und dessen Zusammenhang mit dem vorhergehenden Paragraphen zeigt, wollte das Gesetz einen besonderen Schutz gegen die eigenthümlichen Gefahren des Betriebes der Eisenbahnen gewähren und legte daher den Eisenbahngesellschaften eine ausnahmsweise Haftbarkeit für diese Gefahren auf." —

Der § 25 cit. erklärt die Eisenbahngesellschaften als haftbar für allen Schaden, welcher „bei der Beförderung auf der Bahn entsteht." Das Wort „bei" wird hier und in § 1 des Reichs-Haft-Gesetzes vom 7. Juni 1871 („bei dem Betriebe einer Eisenbahn") angewendet, um den Zusammenhang zwischen dem Geschäftsbetriebe der Eisenbahn und dem eingetretenen Schaden auszudrücken; käme es lediglich auf den Wortlaut des Gesetzes an, so könnte man zu einer, die Haftbarkeit der Eisenbahnen ungemein erweiternden Interpretation gelangen. Als Schaden, der sich bei einem gewissen Vorgange ereignet, ist im Sinne des gewöhnlichen Sprachgebrauches jeder aufzufassen, welcher sich während oder bei Gelegenheit des Vorganges ereignet. Es würde mithin das rein zeitliche Verhältniss zwischen „Beförderung" oder „Betrieb" und dem eingetretenen Schaden genügen, und im vorliegenden Falle käme es nicht darauf an, was die Ursache der Beschädigung des Klägers war, da er solche zweifellos während der Beförderung auf der Eisenbahn erlitten hat. Es ist aber nicht zu verkennen, dass durch diese wörtliche Interpretation die Möglichkeit gegeben wäre, in den Kreis der Haftbarkeit der Eisenbahnen Vorfälle hereinzuziehen, welche dem Eisenbahndienste ganz fremd sind, wie z. B. Tödtung eines Reisenden durch einen anderen Passagier. Es muss daher hier wie bei jeder Gesetzes-Interpretation auf die Absicht des Gesetzgebers Rücksicht genommen werden; diese geht dahin, einen nachdrücklichen Schutz gegen die besonderen Gefahren des Geschäftsbetriebes der Eisenbahnen zu gewähren. Von diesem Standpuncte aus wird sofort klar, dass das äussere zeitliche Zusammentreffen von Unfall und „Beförderung" oder „Betrieb" zur Anwendung des Gesetzes nicht hinreicht, vielmehr auch ein innerer, sachlicher Zusammenhang zwischen Beiden erforderlich ist. Dies führt mit Nothwendigkeit dazu, das Gesetz so zu verstehen, dass es auf der Unterstellung eines Causalnexus zwischen den Gefahren des Geschäftsbetriebes der Eisenbahnen und dem einzelnen Unfalle beruht. Allein bei einer solchen, das Gesetz beschränkenden Interpretation ist Masshalten geboten; der Gesetzgeber hat, und zwar zweifellos mit bewusster Absichtlichkeit, eine sehr weit gehende Fassung des Gesetzes gewählt, und diese darf nicht mehr beschränkt werden, als unbedingt erforderlich ist, um auch der anderweiten Intention des Gesetzes gerecht zu werden.—

Demzufolge ist das Requisit des Causalnexus nicht blos dann anzunehmen, wenn der eingetretene Schaden unmittelbar durch die „Beförderung" oder den „Betrieb" verursacht worden ist, sondern auch dann, wenn nur ein mittelbarer, ursächlicher Zusammenhang vorliegt; ein solcher muss aber im untergebenen Falle angenommen werden, auch wenn es sich um die Anwendung des im Vergleiche mit § 1 des Reichs-Haftgesetzes enger gefassten und nur von „Beförderung auf der Bahn" sprechenden § 25 cit. handelt. —

Das Empfangsgebäude, von dessen Dache durch den Sturm die Zinkplatte auf den Kläger herabgeschleudert wurde, dient mittelbar auch dem Beförderungsdienste; es ist bestimmt zur Aufnahme der ankommenden und abreisenden Personen, sowie zur Vermittelung des Billetdienstes, was Alles in mehr oder minder directer Weise für die Beförderung der Reisenden dient. Die Eisenbahn hat auch für diese Gebäude, wie für ihre sonstigen Anlagen, die Obliegenheit, solche in einem Zustande zu erhalten, welcher die Beförderung ohne Gefahr für Personen oder Sachen gestattet. — Der durch ein solches Gebäude verursachte oder doch von ihm ausgehende Schaden fällt also dann unter den § 25, wenn er bei der Beförderung auf der Bahn eintritt, wie es hier zweifellos der Fall ist. —

Demnach ist dem Appellationsrichter darin beizustimmen, dass die Haftbarkeit der Verklagten für den in Frage stehenden Unfall nach § 25 cit. beurtheilt werden muss, dass also diese Haftbarkeit wirksam wird, sofern die Verklagte nicht den Beweis liefert, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Klägers, oder durch einen unabwendbaren äussern Zufall bewirkt worden ist. Auf eigenes Verschulden des Klägers hat sich die Verklagte nicht berufen und ist ein solches auch nicht ersichtlich.

Hinsichtlich des von der Verklagten allerdings versuchten Exculpationsbeweises des äusseren unabwendbaren Zufalles unterliegt es zwar keinem Bedenken, dass ein Sturm als höhere Gewalt erscheint, und der von ihm allein verursachte Schaden unter den Begriff des unabwendbaren äusseren Zufalles subsumirt werden muss. Dies hat auch der Appellationsrichter nicht verkannt; aber derselbe hat aus dem Ergebnisse der Beweisverhandlungen dargethan, dass der Sturm nicht die alleinige Ursache des Schadens war, vielmehr das durch den Sturm bewirkte Herabwerfen der Zinkplatte in Folge der eigenthümlichen Befestigungsart dieser Platte stattfand, und die Möglichkeit nicht als ausgeschlossen erscheint, durch Vorsichtsmassregeln jener Wirkung des Sturmes vorzubeugen, wie solche Vorsichtsmassregeln auch nach dem Unfalle sofort getroffen worden sind. Nach dieser Darlegung war es der Verklagten möglich, die Wirkung des Sturmes abzuwenden, „liegt also kein unabwendbarer äusserer Zufall vor."

Unseres Erachtens führt diese Rechtsansicht des Reichs-Oberhandelsgerichts zu den bedenklichsten Consequenzen. Wird angenommen, dass alle Anlagen, welche zur Aufnahme der ankommenden und abreisenden Personen, so wie zur Vermittlung des Billetdienstes dienen, mit dem Betriebe dergestalt im Zusammenhange stehen, dass alle Unfälle, welche sich im Bereiche dieser Anlagen ereignen, als „beim Betriebe" vorgekommen, anzusehen sind, so wird der schwierige durch das Gesetz vom 7. Juni 1871 den Eisenbahnen auferlegte Beweis auf alle Unglücksfälle übertragen, die sich auf dem Vorplatz vor den Bahnhöfen und dem ganzen dem Personenverkehr bestimmungsmässig überhaupt zugänglichen Terrain der Bahn ereignen. Wie dies mit dem Grundprincip des Haftpflichtgesetzes gegen alle aus der Gefährlichkeit des Unternehmens hervorgehende Unfälle resp. Nachtheile Schutz zu gewähren, vereinbar sein soll, ist uns nicht erfindlich. Die Bahngebäude, Bahnhofs-Vorplätze u. dgl. sind doch nicht Anlagen, denen der Character einer besonderen Gefährlichkeit beizulegen ist, sondern sind, in Hinsicht der Gefährlichkeit für das in der Nähe verweilende Publicum, um nichts verschieden von andern Gebäuden und andern Vorplätzen von Häusern. Dass im vorliegenden Falle die Person, welche getroffen wurde, sich auf dem in Bewegung befindlichen Zuge befand, ist offenbar ein rein zufälliger Umstand. — Der Zufall würde sich in gleicher Weise zugetragen haben, wenn der Verletzte auf dem Bahnkörper stand, während ein Betrieb auf dem Bahnkörper nicht stattfand. Wie weit der Sturmwind die Platte trug und wohin er sie schleuderte, war ebenfalls ein reiner Zufall. Da jedoch einmal ein rechtskräftiges Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts vorliegt, so erscheint es angezeigt, den Vereins-Verwaltungen durch Veröffentlichung der ausgesprochenen Rechtsgrundsätze davon Kenntniss zu geben, zu welchem Maasse der Achtsamkeit in Betreff des baulichen Zustandes aller dem Personenverkehr dienenden Bahnanlagen die Eisenbahn-Verwaltungen nach Ansicht des Reichs-Oberhandelsgerichts verpflichtet sind.

Literatur.

* Officieller Ausstellungs-Bericht. Herausgegeben durch die Generaldirection der Weltausstellung 1873 (Gruppe XIII, Section 4). Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen. Bericht von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätten-Inspector der Kaiser Franz-Josef-Bahn. Wien 1873. Druck und Verlag der Hof- und Staatsdruckerei. gr. 8. 34 Seiten. geh. 40 Kr. oder 8 Sgr. Dieser treffliche Bericht des auf dem Gebiete der technischen Eisenbahnliteratur bereits rühmlichst bekannten Verfassers zeichnet sich sowohl durch seine prägnante Kürze und Klarheit als auch dadurch aus, dass er in ansprechender Form seinen technischen Stoff zu behandeln weiss. Das zeigt alsbald die Einleitung, in welcher er die Ansprüche des Weltverkehrs an die modernen Transportmittel kurz formulirt und die neue Aera im Locomotivbau kennzeichnet, welche mit dem Semmeringbau beginnt. Nachdem sodann der Verfasser ein klares und übersichtliches Bild von dem gesammten ausgestellten Eisenbahn-Betriebsmaterial entworfen, geht er zu den Einzelheiten der verschiedenen ausgestellten Constructionen von Locomotiven und Eisenbahnwagen über, bei welcher Darstellung alle wesentlichen Eigenthümlichkeiten derselben hervorgehoben werden, ohne dass sich der Verfasser mehr als nöthig auf das Detail einlässt.

Als Anhang sind der Schrift 3 instructive Tabellen der hauptsächlichsten Dimensionen und Gewichte von 39 ausgestellten Locomotiven beigegeben.

Wir glauben dem Wunsche unserer Leser entgegen zu kommen, wenn wir mit Zustimmung des Herrn Verfassers den grössten Theil des Berichts in unserer Zeitung zum Abdruck bringen, womit wir in dieser Nummer bereits begonnen haben.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen. (Nachtrag zu No. 14, Seite 171.)

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
25. Februar	zu Breslau	Oberschlesische E.	Steinmetzarbeiten	—
27. „	zu Stettin	Breslau-Schw.-Freib. E.	Betonirungs- und Maurerarbeiten	—
28. „	zu Köln	Rheinische E.	Maurer- und Zimmerarbeiten	—
1. März	zu Mülheim a. Ruhr	dieselbe	Erd- und Maurerarbeiten zu einem neuen Magazinsgebäude etc.	—
2. „	zu Cassel	Bebra-Friedländer E.	Bahnschienen etc.	180
2. „	zu Hirschberg	Niederschl.-Märk. E.	Hochbauten zu Dittersbach	—
3. „	zu Berlin	dieselbe	Wagen	181
6. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Güterschuppen zu Harkorten und Haufe	—
6. „	zu Zürich	Schweizer. Nordostbahn	Erdarbeiten, Kunstbauten etc. auf der linksufrigen Zürichsee- resp. Winterthur-Coblenz-Bahn	—
7. „	zu Eschwege	Bebra-Friedländer E.	Portland-Cement	—
7. „	zu Cüstrin	Breslau-Schw.-Freib. E.	Hochbauarb. zu Kohlow	—
7. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Eisenconstruction	180
7. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Erdarbeiten etc.	181
9. „	zu Hirschberg	Niederschl.-Märk.	Zimmerer-, Tischler- und Schieferdeckerarbeiten	—
16. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen u. Kleineisenzeug	181
16. „	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	No. 16
31. „	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven und Tender für Tarnow-Leluchow	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

8 „ Personenwagen mit Coupées I. Classe,
14 „ Personenwagen II. u. III. Classe mit 2 Etagen,
7 „ Passagier-Gepäckwagen,
4 „ Güterzug-Gepäckwagen,
15 „ doppeletagige Viehwagen,
24 „ Plateau-Wagen,
100 Stück offene Güterwagen mit Einrichtung zum Steuerverschluss und
100 „ eiserne Kohlenwagen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 3. März d. J., Mittags 12 Uhr,

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, sowie bei dem Ober-Maschinenmeister Gust in Frankfurt a/O. auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a/O zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 11. Februar 1874.

**Königliche Direction
der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten der Durchlässe, kleinen Brücken, Wegeunterführungen und Wegeüberführungen für die Strecke Peene-Swinemünde 26,1 Kilometer der Ducherow-Swinemünder Eisenbahn soll in drei Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen liegen im Büreau des Unterzeichneten, Louisenstrasse No. 25, zur Einsicht aus; Bedingungen und Massenberechnungen können auch auf portofreie Eingabe gegen Erstattung der Copialien durch die Post bezogen werden.

Zur Eröffnung der eingegangenen Offerten, welche mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte für die Erd- und Maurerarbeiten der Ducherow-Swinemünder Eisenbahn“

zu versehen und an den unterzeichneten Baudirector zu richten sind, ist auf **Sonnabend, den 7. März, Vormittags 11 Uhr,** ein Termin in dem Büreau des Unterzeichneten angesetzt.

Stettin, den 13. Februar 1874.

**Der Bau-Director
der Berlin-Stettiner Eisenbahn.**
Schorss.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zur Herstellung eines ganz aus Eisen bestehenden Oberbaues soll die Lieferung von

10 693 000 Kilo Eisenbahnschienen aus Puddel- oder Bessemerstahl resp. mit Feinkornkopf,
1 071 700 Kilo Seitenlaschen aus Bessemerstahl oder Walzeisen,
11 578 000 Kilo eisernen Langschwellen,
132 000 Kilo Laschenbolzen,
411 415 Kilo schmiedeeisernen Querverbindungsstangen,
297 000 Kilo Bolzen mit Muttern zur Schienenbefestigung,
212 380 Kilo schmiedeeisernen Unterlags- und Deckplättchen,
42 680 Kilo Unterlagsbleche

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Einsendung von zehn Silbergroschen zu beziehen.

Die Offerten sind bis zu dem am

Montag, den 16. März d. J.,

Vormittags 10 Uhr, in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Schienen und Laschen resp. eisernen Langschwellen oder Kleineisenzeug“

an uns einzusenden und erfolgt die Eröffnung der Offerten zur vorangegebenen Terminstunde in Gegenwart der persönlich anwesenden Submittenten.

Strassburg, den 13. Februar 1874.

**Kaiserliche General-Direction
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.**

Locomobilen

von 4, 6, 8, 10 und 12 Pferdekräften werden billig verkauft von [H 3774b

C. Herrm. Findeisen, Chemnitz.

Fabrik für Bahnhofsausrüstungen

von

Schnabel & Henning in Bruchsal.

Verdienstmedaille. Wien.

Drehscheiben von 12—13 Meter Durchmesser, mit eigener, bewährter Unterstützung der Geleiseenden.

Drehscheiben von 5—6 Meter Durchmesser mit einfachen und Kreuzgeleisen, für Wagen nnd Locomotiven,

Drehscheiben von 2—3 Meter Duchmesser für Werkstätten,

Schiebebühnen mit und ohne Grube,

Bockkrahne von 100—200 Ctr. Tragkraft,

Fahrbare Krahne für 40—50 Ctr., mit eigener, selbstthätiger Gleichgewichtsvorrichtung,

Weichen, Kreuzungen, Dächer, Perronhallen,

Centrale Weichenstellung nach eigenem System.

Auf Lager werden gehalten oder in kürzester Zeit angefertigt:

Wagendrehscheiben von 6 Meter Durchmesser, sowie

Drehkrahne von 40 und 80 Ctr. Tragkraft.

Eine Tender-Locomotive

von 10 bis 14 Zoll Cylinderdurchmesser, 8 bis 12 Ctm. mit Treibräder von 11 bis 1200 m/m.

zu kaufen gesucht.

Franco-Offerten sub J 2098 befördert die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse**, Köln, Marzellenstr.





Daecke & Co. in Heidelberg,

Wagen-Lack- und Firniss-Fabrik

empfehlen als Specialitäten ihre

Ueberzugslacke und **Schleiflacke**, sowie **Trockenfirnisse (Siccatif)** für Waggons und Locomotiven

unter Garantie der grössten Dauerhaftigkeit.

Die besten Empfehlungen wie Proben stehen zu Diensten.

Nicht gefrierende Schmiermittel:

1) **Vulcan Oel** (Echt virginisches Globe-Oil) à 10½ Thlr.,
2) **Dickflüssiges Oel**, für Förderwagen à 7½ Thlr.,
3) **Consistentes Maschinenfett** à 14 Thlr.

empfehlen

Herford, Westfalen.

Leprince & Siveke.

Grosse silberne Medaille Moskau 1872.	Anerkennungs-Diplom, Wien 1873.

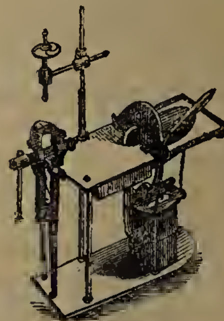
Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % Kraft oder Brennstoff. **Allein zu beziehen durch**

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Wasserdichte Decken kautschukirt oder getheert

für Eisenbahnwaggons, Schiffe sowie Fuhrunternehmer liefert mit allem Zubehör elegant und solide gearbeitet

C. Th. Wuppermann jr. Barmen.



Feldessen jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele

Stuttgart.

F. W. Krause

Gehölzsämlingszüchter

in Neusalz a. d. Oder

offerirt netto pro 1000 Stück:

95 000 Weissdorn, 2jährig, 90 Sgr.
224 000 Ulmen (Rüstern) 2jährig, 80 Sgr.
10 000 Rothbuchen, 2jährig, 90 Sgr.
30 000 Weissbuchen, 2jährig, 95 Sgr.
18 000 Pfaffhütchen (Evonymus), 2jährig, 105 Sgr.
15,000 Schlehen (Pr. spinosa), 2jährig, verpfl., 110 Sgr.

Geschulte, kräftige, gut bewurzelte Pflanzen.

S. H. Cohn

Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt

Specialität in Farben zum Anstrich für Eisenbahnwagen.

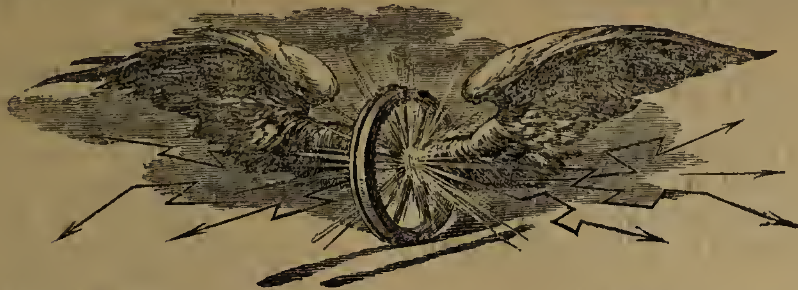
Eine grössere Anzahl theils kurze Zeit gebrauchte, theils ganz neue **Locomotiv-Injecteure**, die wegen Einführung eines anderen Systems zurückgestellt wurden, sind sehr billig zu verkaufen. Adressen unter H 1667 an die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in **Berlin**, S. W. Leipzigerstrasse 46 erbeten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº 16. Zeitung des Vereins 1874.

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag;** Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: **Adolph Refelshöfer** in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 27. Februar 1874. (Schluss der Nummer: 26. Februar, Vormittags 8 Uhr.)

Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebs-Jahr 1872.

(Fortsetzung aus No. 14.)

V. Finanz-Ergebnisse.

Die Verkehrs-Verhältnisse des Jahres 1872 waren — wie in dem vorhergehenden Abschnitte näher nachgewiesen — sehr zufriedenstellende, denn es hat der Personen-Verkehr eine ansehnliche Höhe erreicht und der Güter-Verkehr die Resultate aller Vorjahre übertroffen. Unter normalen Verhältnissen hätten die finanziellen Resultate ebenfalls befriedigen müssen. Dies war aber im Allgemeinen nicht der Fall. Denn wenn auch bei einzelnen Bahncomplexen ein günstiges Resultat erzielt wurde, so hat doch für die Gesammtheit der Bahnen der gestiegene Verkehr mit der aus demselben erzielten Mehr-Einnahme lange nicht hingereicht, um die Mehr-Ausgaben zu decken und es ist in Folge dessen der Ueberschuss erheblich gegen die Vorjahre zurückgeblieben. Würden die Mehr-Ausgaben vorübergehende sein, dann würde die Verminderung des Ueberschusses und der Dividende zu ernsten Bedenken keinen Anlass bieten, dies ist aber nicht der Fall, denn es ist als feststehend anzusehen, dass die Steigerung der Ausgaben auch im Jahre 1873 bedeutende Dimensionen angenommen hat. Es ist daher die Befürchtung, dass eine fernere Verminderung der Rentabilität eintreten wird (zum Theil bereits thatsächlich eingetreten ist), deren Höhe vielleicht sehr bedeutend ist, eine durchaus gerechtfertigte.

Die speciellen Resultate des Jahres 1872 waren folgende:

1) Die Einnahmen

sind in Folge des grösseren Verkehrs sowohl absolut als relativ nicht unerheblich grösser als in sämmtlichen Vorjahren.

Sie haben betragen:

a) aus dem Personen-Verkehre

für Personen-Beförderung in der

I. Classe	2 887 783	Thlr. =	229	Thlr. pro Kilometer Bahnlänge
II. „	12 510 787	„ =	992	„ „ „ „
III. „	14 067 991	„ =	1 115	„ „ „ „
IV. „	6 099 637	„ =	483	„ „ „ „
für Militär etc.	1 511 054	„ =	120	„ „ „ „
zusammen	37 077 252	Thlr. =	2 939	Thlr. pro Kilometer Bahnlänge
im Vorjahre dagegen	36 186 081	Thlr. =	3 069	Thlr. pro Kilometer Bahnlänge
im Jahre 1869	27 576 502	„ =	2 690	„ „ „ „
„ „ 1867	18 858 274	„ =	2 692	„ „ „ „
„ „ 1865	17 789 511	„ =	2 737	„ „ „ „
„ „ 1863	15 673 386	„ =	2 585	„ „ „ „

Von den Einnahmen des Jahres 1872 entfallen 25 210 485 Thlr. auf den localen Verkehr, sowie 11 866 661 Thlr. auf die directen Verkehre und es kommen nach Procenten auf die

	1872	1871	1869	1867	1865	1863
I. Classe	7,8	6,1	7,1	8,0	7,6	7,3
II. „	33,7	29,4	33,9	34,6	34,3	35,4
III. „	37,9	33,2	40,5	36,7	39,8	40,5
IV. „	16,5	12,4	15,3	17,3	16,3	13,3
Militair etc.	4,1	18,9	3,2	3,4	2,5	3,5

Dabei sind durchschnittlich pro Person und Kilometer eingenommen worden in der

I. Classe	Sgr.	0,86	0,86	0,88	0,93	0,92	0,93
II. „	„	0,56	0,56	0,57	0,58	0,60	0,60
III. „	„	0,34	0,34	0,34	0,37	0,39	0,39
IV. „	„	0,27	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21
für Militairs	„	0,18	0,20	0,19	0,19	0,20	0,19
überhaupt	„	0,35	0,32	0,36	0,37	0,39	0,40

Die durchschnittlichen Tarifsätze sind hiernach — wenn man von dem Jahre 1871 mit seinen aussergewöhnlichen Truppen-Transporten absieht — stetig gefallen, einmal weil sich das Benutzungs-Verhältniss der höher tarifirten zu den niedriger tarifirten Classen zu Gunsten der Letzeren verändert hat und dann in Folge der Tarif-Ermässigungen.

Wie bedeutend das Fallen derartiger Durchschnittssätze in ihrem Effecte ist, dürfte folgendes Beispiel zeigen. Im Jahre 1863 sind befördert 1 188 691 375 Personen-Kilometer, im Jahre 1872 dagegen 3 144 356 748, und es sind pro Person und Kilometer eingenommen 1863 4,74 Pfg., 1872 4,24 Pfg., im letzteren Jahre also 0,50 Pfg. weniger. Wären nun im Jahre 1872 eben so hohe Sätze vereinnahmt, als im Jahre 1863, dann würden die Einnahmen pro 1872 um 2 716 202 Thlr. höher gewesen sein, als sie es in Wirklichkeit sind.

Die Neben-Einnahmen des Personen-Verkehrs haben betragen:

für Gepäck-Ueberfracht	1 220 304	Thlr.
„ Equipagen	168 198	„
„ Pferde	541 000	„
„ Hunde	36 052	„
„ Extra-Beförderungen	9 880	„
zusammen	1 975 434	Thlr.

— gegen 3 742 987 Thlr. im Vorjahre.
Hierzu die Einnahmen für Personen-Beförderung mit . . . . . . 37 077 252 „
ergiebt eine Gesammt-Einnahme im Personen-Verkehre von . 39 052 686 Thlr.;
im Vorjahre betrug dieselbe . . . 39 929 068 „
mithin im Jahre 1872 weniger . . . 876 382 Thlr. = 2,2 Proc.

Dagegen betrugen die Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge und zwar bei den

Staatsbahnen	3 375 Thlr.
Privatbahnen in eigener Verwaltung	3 024 „
„ „ Staats-Verwaltung	2 786 „
überhaupt	3 095 Thlr.
im Vorjahre dagegen	3 384 „
also pro 1872 weniger	289 Thlr. = 8,54 %.

In maximo betrugen die Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge bei der

Homburger	10 796 Thlr.
Taunusbahn	8 831 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger	7 607 „
Frankfurt-Hanauer	6 283 „
Magdeburg-Leipziger	5 420 „

und in minimo bei der

Berliner Verbindungsbahn	686 Thlr.
Cottbus-Grossenhainer	818 „
Tilsit-Insterburger	877 „
Crefeld-Kreis Kempener	941 „
Ostpreussischen Südbahn	957 „
Wilhelmsbahn	962 „

Die durchschnittlichen Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge aus dem Personen-Verkehre einschliesslich der Gepäck-Ueberfracht haben betragen:

im Jahre 1863	2 675 Thlr.	im Jahre 1868	2 683 Thlr
„ „ 1864	2 772 „	„ „ 1869	2 772 „
„ „ 1865	2 830 „	„ „ 1870	2 954 „
„ „ 1866	2 892 „	„ „ 1871	3 181 „
„ „ 1867	2 796 „	„ „ 1872	3 035 „

durchschnittlich 2 859 Thlr.

Zu diesem Durchschnitts-Satze verhalten sich die Ergebnisse der einzelnen Jahre wie folgt:

1863	1 : 0,936	1868	1 : 0,938
1864	1 : 0,970	1869	1 : 0,970
1865	1 : 0,990	1870	1 : 1,033
1866	1 : 1,012	1871	1 : 1,095
1867	1 : 0,978	1872	1 : 1,062

Von den Gesammt-Einnahmen des Personenverkehrs kommen:

		1872	1871	1870	1869	1868
auf den Binnen-Verkehr	Proc.	66,93	62,65	66,0	67,82	67,66
„ „ directen Verkehr	„	33,07	37,35	34,0	32,18	32,34

Für die Beförderungen

b) im Güter-Verkehre

sind eingenommen worden:

für Postgüter	300 389 Thlr.
„ Eilgüter	3 874 457 „
„ Frachtgüter der Normalclasse (u. sperrige G.)	11 616 332 „
„ Kohlen und Coaks	21 995 680 „
„ Frachtgüter der ermässigten Classen	40 389 977 „
„ Vieh	3 067 397 „
„ Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge, tarifirtes Dienst- und Baugut und sonstige Neben-Erträge	3 154 307 „
„ Eil- und Frachtgüter, welche nicht besonders specifirt sind	9 422 056 Thlr.
zusammen	93 820 595 Thlr.
im Vorjahre dagegen	82 412 171 „
mithin im Jahre 1872 mehr	11 408 424 Thlr. = 13,84 Proc.

Die Einnahmen aus dem Güter-Verkehre pro Kilometer Bahnlänge haben dagegen betragen: bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	10 679 Thlr.
Staatsbahnen	7 506 „
Privatbahnen in eigener Verwltg.	6 463 „
überhaupt	7 426 Thlr.
im Vorjahre dagegen	6 966 „
mithin im Jahre 1872 mehr	460 Thlr. = 6,60 Proc.

In maximo sind pro Kilometer Bahnlänge eingenommen bei der

Oberschlesischen	20 346 Thlr.
Köln-Mindener	15 933 „
Magdeburg-Leipziger	14 157 „
Niederschlesisch-Märkischen	13 126 „
Bergisch-Märkischen	12 976 „
Berlin-Hamburger	12 109 „
Berliner Verbindungsbahn	12 086 „
Saarbrücker	11 106 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger	11 050 „

gegen in minimo bei der

Crefeld-Kreis Kempener	779 Thlr.
Tilsit-Insterburger	826 „
Homburger Bahn	1 063 „
Strecke Cöslin-Danzig	1 101 „
Märkisch-Posener	1 248 „
Nordhausen-Erfurter	1 315 „
Glückstadt-Elmshorner	1 333 „

Von den Einnahmen des Güterverkehrs kommen nach Procenten auf

	1872	1871	1869	1867	1865	1863
Eil- und Postgüter	4,9	6,9	4,2	3,7	3,6	3,6
Frachtgüter der Normalclasse etc.	13,8	14,7	17,5	17,5	21,0	24,7
Kohlen und Coaks	26,1	24,8	25,7	27,3	29,3	25,2
Frachtgüter der ermässigten Classe	47,9	47,9	46,7	45,8	40,2	41,2
Vieh	3,6	3,2	3,3	2,9	3,4	2,8
sonstige Einnahmen	3,7	3,2	3,1	2,8	2,5	2,5

Mit Ausschluss der Neben-Erträge sind pro Centner und Kilometer durchschnittlich eingenommen worden:

		1872	1871	1869	1867	1865	1863
für Postgut	Pfg.	—	—	1,58	1,71	1,70	1,67
„ Eilgut	„	1,32	1,30	1,35	1,38	1,39	1,40
„ Frachtgut der Normalcl. etc.	„	0,60	0,58	0,60	0,65	0,65	0,66
„ Kohlen und Coaks	„	} 0,25	} 0,25	} 0,27	0,20	0,22	0,24
„ Frachtgut der ermässigten Classe	„				0,35	0,35	0,39
„ Vieh	„	0,61	0,66	0,56	0,57	0,60	0,68
überhaupt	„	0,29	0,29	0,31	0,32	0,35	0,38

Die Ermässigung des durchschnittlichen Tarifsatzes war — wie bei dem Personen-Verkehre und auch aus denselben Ursachen wie bei jenem — eine stetige. Gegen den Durchschnittssatz des Jahres 1863 verglichen sind pro 1872 zwar nur 0,09 Pfg. pro Centner und Kilometer weniger eingenommen, hätten jedoch die Einnahmen pro Ctr. uud Kilometer im Jahre 1872 ebenfalls 0,38 Pfg. betragen, dann würden die Gesammt-Einnahmen für Güterbeförderung um 19 947 309 Thr. grösser gewesen sein, als sie es in Wirklichkeit sind.

Nach Tabelle I. 2 betragen die Einnahmen aus dem Güter-Verkehre, dem Vieh- und Equipagen-Transporte pro Kilometer Bahnlänge:

im Jahre 1863	5 522 Thlr.	im Jahre 1868	6 394 Thlr.
„ „ 1864	5 977 „	„ „ 1869	6 547 „
„ „ 1865	6 543 „	„ „ 1870	6 826 „
„ „ 1866	6 661 „	„ „ 1871	7 145 „
„ „ 1867	6 941 „	„ „ 1872	7 485 „

durchschnittlich also 6 604 Thlr.

Zu diesem Durchschnittssatze verhalten sich die Ergebnisse der einzelnen Jahre wie folgt:

1863	1 : 0,836	1868	1 : 0,968
1864	1 : 0,905	1869	1 : 0,991
1865	1 : 0,991	1870	1 : 1,034
1866	1 : 1,009	1871	1 : 1,082
1867	1 : 1,051	1872	1 : 1,133

Von den Einnahmen des Güterverkehrs kommen nach Proc.:

	1872	1871	1870	1869	1868
auf den Binnenverkehr	38,20	37,02	39,65	39,63	39,71
„ „ directen Verkehr	61,80	62,98	60,35	60,37	60,29

Die Einnahmen „aus sonstigen Quellen“, welche gegen das Vorjahr um rund 1 400 000 Thlr. gestiegen sind, haben be-

tragen	*)11 348 706 Thlr.
Hierzu die Einnahmen:	
aus dem Personen-Verkehre mit	39 052 686 „
„ „ Güter-Verkehre	93 820 595 „
ergiebt eine Gesammt-Einnahme von	144 221 987 Thlr.
Im Jahre 1871 betrugen dieselben	132 261 737 „
mithin pro 1872 mehr	11 960 250 Thlr.
	= 9,04 Proc.

Dieselben betragen pro Kilometer Bahnlänge

bei den Privatbahnen in Staats-Verwaltung	14 943 Thlr.
„ „ Staatsbahnen	11 838 „
„ „ Privatbahnen in eigener Verwaltg.	10 179 „
überhaupt	11 415 Thlr.
im Vorjahre dagegen . .	11 142 „
mithin im Jahre 1872 mehr	273 Thlr.
	= 2,45 Proc.

während die Steigerung von 1869 zu 1870 4,63 Proc. und von 1870 zu 1871 6,14 Proc. betragen hat.

Am höchsten waren die Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge bei der

Oberschlesischen	26 757 Thlr.
Köln-Mindener	22 199 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger . . .	19 102 „
Niederschlesisch-Märkischen . . .	18 968 „
Magdeburg-Leipziger	18 080 „
Berlin-Hamburger	17 100 „
Saarbrücker	17 089 „
Ruhr-Sieg-Bahn	16 993 „
Bergisch-Märkischen	16 623 „

und am niedrigsten bei der

Tilsit-Insterburger	2 066 Thlr.
Crefeld-Kreis Kempener	2 388 „
Märkisch-Posener	2 551 „
Nordhausen-Erfurter	2 579 „
Cöslin-Danziger	2 595 „
Glückstadt-Elmshorner	2 819 „
Ostpreussischen Südbahn	2 922 „
Schleswigschen	2 935 „

Die durchschnittlichen Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge sind in den letzten 10 Jahren stetig gestiegen, denn der Rückgang in den Jahren 1868 und 1869 ist nur scheinbar, da derselbe lediglich durch den Hinzutritt des grossen Complexes der Hannoverschen etc. Bahnen, deren Ertrag geringer war als derjenige der älteren Preussischen Bahnen, herbeigeführt ist. In den letzten 10 Jahren haben die Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge betragen, und zwar:

im Jahre 1863 . .	8 710 Thlr.	im Jahre 1868	9 760 Thlr.
„ „ 1864 . .	9 369 „	„ „ 1869	10 033 „
„ „ 1865 . .	9 989 „	„ „ 1870	10 498 „
„ „ 1866 . .	10 223 „	„ „ 1871	11 143 „
„ „ 1867 . .	10 464 „	„ „ 1872	11 415 „

durchschnittlich also 10 160 Thlr.

Wird dieser Durchschnittssatz als Einheit angenommen, dann verhalten sich die Ergebnisse der einzelnen Jahre zu demselben wie folgt:

1863	1 : 0,857	1868	1 : 1,961
1864	1 : 0,922	1869	1 : 1,987
1865	1 : 0,983	1870	1 : 1,033
1866	1 : 1,006	1871	1 : 1,097
1867	1 : 1,030	1872	1 : 1,123

Pro Nutzkilometer sind vereinnahmt worden: 1872 1,6 Thlr. 1871 1,7 Thlr., 1869 1,6 Thlr., 1867 1,6 Thlr., 1865 1,7 Thlr., 1863 1,6 Thlr.

Von den Einnahmen kommen

		1872	1871	1870
auf den Personen-Verkehr	Proc.	27,08	28,38	30,96
„ „ Güter-Verkehr .	„	65,05	64,12	62,18
„ sonstigen Quellen .	„	7,87	7,50	6,86

(Fortsetzung folgt.)

Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen

von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätteninspector der Kaiser Franz-Josef-Bahn.

(Fortsetzung aus No. 15.)

Locomotiven.

Die Wiener Ausstellung brachte auch eine reiche Fülle von Verkehrsmitteln für Rangirzwecke auf Stationen und Secundärbahnen, welche letztere bestimmt sind, gleich den Communal- und Feldwegen im Strassensysteme, der Verbindung der Hauptbahnen mit dem localen Verkehre zu dienen. Ueber deren beste Anordnung sind alle technischen Geister in grosser Erregung begriffen und kaum bis zur Feststellung der besten Spurweite gelangt. So sahen wir fast ein Dutzend Locomotiven für solche Zwecke ausgestellt, mit der Spurweite von 670 bis zur normalen.

Es muss die Ausstellung der Locomotiven, welche den Ausführungen in der Einleitung deutliches Relief verlieh, höchst reichhaltig und vielseitig genannt werden, sowohl in Bezug auf Zahl der Objecte, als auch auf die durch sie verkörperten Systeme und Ideen. Hatten die Ausstellung von 1862 den Duplex und die Steyerdorf, von 1867 ein Fell-Locomotiv, so haben wir unsere Typen Meyer, Belpaire, Stainz und die der Südbahn aus G. Sigl's Fabrik, eine reiche Collection starker Eil-, Personen- und Last-, dann Gebirgs- und Secundär-Bahnlocomotiven entgegenzustellen.

Wenn America gar nicht, England nur schwach, Frankreich, Italien und Russland etwas besser ausgestellt, so waren Oesterreich, Deutschland und Belgien geradezu imposant vertreten, und wenn etwas zu vermissen, so war es eine der neuen Expresslocomotiven Englands, z. B. der Great-Northern-Bahn, ein Locomotiv der Rigibahn, Sigl's transportables Locomotiv für Bahnbau und Materialzüge und besonders eine Maschine für Secundärbahnen mit dem Grund'schen Apparate zur Begrenzung der Maximalgeschwindigkeit; dagegen entschädigten uns viele höchst interessante, namentlich Belgische Neuconstructionen.

Die Ausstellung von Locomotiven umfasste deren 47. Hiervon hatten Deutschland 18, Oestereich 15, Belgien 6, Frankreich 3, England und Russland je 2, Italien 1 gebracht. Die Maschine im Mont-Cenis-Tunnel ist als Deutsches, die Lastmaschine für Italien in der Belgischen Abtheilung als Erzeugung Belgiens betrachtet; unter den Oesterreichischen Locomotiven befinden sich die in Ungarn, natürlich überwiegend Deutscher Thätigkeit entsprossenen, inbegriffen. Anderseits theilt sich die genannte Zahl in 13 Personen- und Eil-, ferner in 24 Last-, Gebirgs- und Rangirmaschinen, endlich in 10 Locomotiven für secundäre Zwecke. Am Schlusse des Berichtes folgen drei Tabellen mit den Hauptmassen der interessantesten Locomotiven.

Betreffs der Personenlocomotiven hat Belgien an ungewöhnlichen Constructionen und interessanten Ideen den Vorrang. An der Spitze steht das Locomotiv der Maschinenwerkstätte von Carels in Gent, für schwerbeladene Personenzüge, wie es der Constructeur nennt, obwohl es für solchen Zweck nicht so hoher Räder bedurft hätte, denn mit einem 38 Tons schweren Sechskuppler wird ja doch nicht eine Geschwindigkeit von 40 bis 50 Kilometer beabsichtigt, bei welcher solche Räder noch immer nicht die zulässige Maximal-Kolbenhubzahl und Leistung erreicht haben. Die Hauptsache und das Neue im Mechanismus besteht in der Uebertragung des Kolbenhubs auf das Triebrad mittelst Balancier, der seinen Fixpunct im Rahmen hat, und wodurch die in Bewegung befindlichen Massen equilibrirt sein sollen. Ob diess zur Gänze geschieht, da die Hauptkräfte in so verschiedenen und entfernten Ebenen wirken, während dieser Ausgleich beim Duplex von 1862, freilich mittelst vier Cylindern, trefflich erzielt war, dürfte vielleicht angezweifelt werden können, jedoch soll der ruhige Gang der Maschine sehr dafür gesprochen haben. Die Cylinder, deren Mittel 1,100 Meter über den Radcentren liegen, sind ganz symmetrisch und identisch zwischen den Hinterachsen beiderseits des Feuerkastens situirt. Die dadurch bedingte Anhäufung so zahlreicher Theile, der Balanciers mit den Hebeln, der Kolbenführungen, Steuerungen und Speiseapparate verursachen nebst der ungewöhnlich grossen 2,740 Meter langen Feuerbüchse eine Ueberlastung der Hinterachsen, insbesondere der letzten, zugleich Triebachse, wie schon deren doppelte Tragfedern beweisen. Durch in Winkelhebeln greifende Balancierstangen zwischen den unterhalb der Lager sitzenden Tragfedern wird die Last auf die vier Hinterräder für sich, die Belastung der Vorderräder unter sich eben so gleichmässig vertheilt, wie durch ein ähnliches System senk- und wagrechter Winkelhebel und Gabelstangen, rings um die Maschine laufend. Obwohl die Vorderachse um 2,970 Meter hinter der Pufferfläche zurücksteht, ist ihre Belastung ohne Zweifel viel geringer.

Die Steuerung, original Heusinger v. Waldegg, „verbessert durch Walschaert", wie es heisst, geschieht, indem jede Kolbenstange auf die jenseitige Schieberstange wirkt. Die Welle liegt oberhalb des Feuerkastens, die Gegengewichte beiderseitig, die Expansion geschieht durch einen kurzen Hebel vom Balanciercentrum aus, mittelst geeigneter Winkelübersetzung bis zum Ständer, auf den mittelst Schraube oder Reversirhebel eingewirkt werden kann.

Die Anwendung dieser Steuerungsart, die im Allgemeinen der Stephenson'schen in Nichts überlegen, aber weniger complicirt ist, als sie aussicht, begründet sich hier wegen Mangel an Längenraum für Excenterstangen von selbst. Dass sie in Belgien allgemein angewendet wird, mag in technischem Patriotismus gelegen sein.

Die Feuerbüchse mit der riesigen Rostfläche, welche letztere fast so gross ist als jene der später zu beschreibenden zwölfrädrigen Gebirgs-Doppelmaschine, ist mit flacher Decke und Stehschrauben nach Belpaire, dem Schöpfer des ganzen beschriebenen Systems. An den oberen Aussenkanten trägt sie beiderseits Auswasch- oder Gucklöcher. Der Rost hat enge Spalten und ist hauptsächlich für Kleinkohle bestimmt (wir in Oesterreich pflegen für Kohlengries im Gegentheile weite Spalten zu geben). Trotzdem wäre eine höhere Dampfspannung als neun Atmosphären entschieden gerechtfertigt, umsomehr als das Gesammtgewicht des Locomotivs zugleich Adhäsionsgewicht ist; vielleicht ist dies die Ur-

*) Einschliesslich von 24 118 Thlr. Einnahmen der Frankfurter Verbindungsbahn.

sache des sehr weiten Cylinder-Durchmessers. Die Rahmen liegen aussen, die Curbeln sind neben den Lagern aufgesteckt. Die Achsenentfernung beider Cylinder ist mit $2_{,030}$ Meter noch ziemlich gross. Die Triebräder liegen hinter, die Kuppelräder vor dem Feuerkasten.

Die übrigen Vortheile, welche der geistreiche Erfinder seinem Systeme vindicirt, als: Entfernung der Bewegungstheile vom Staube der Bahn, Uebersichtlichkeit für den Führer, Identität der Cylinder, sind ganz untergeordneter Natur. Trotzdem (und obwohl diess System ein geniales Experiment bleiben wird) war diese Maschine eine Zierde der Ausstellung. Warum diess Equilibrirungssystem nicht an einer Eilmaschine, wo es doch von höherem Werthe wäre, statt an einem Zwitterding zwischen Last- und Personenmaschine versucht wurde, ist unklar. Die Ausführung des Ganzen entbehrte aber jener Eleganz, die uns an Ausstellungsmaschinen noch immer entgegengetreten ist.

Eine andere Belgische Eilmaschine, „gemischtes Locomotiv für Eilgeschwindigkeit" benannt nach ihren Erbauern, der anonymen Gesellschaft von Marcinelle und Couillet, war ein gekuppelter Crampton, die Triebachse hinter, Kuppel- und Laufachse vor dem Feuerkasten, Cylinder zwischen letztgenannten gelegen. Ein sehr grosser Radstand befähigt sie nicht für scharfe Curven; sie ist auch nicht sehr stark und soll doch mit 40 Kilometer per Stunde neun Wagen über die Steigung von 1 : 55 ziehen, und 21 Wagen mit 60 Kilometer über 1 : 200.

Bemerkenswerth ist ferner die Steuerung, wieder nach „Walschaert", jedoch mit zweitem Expansionsschieber. Sie ist in der That complicirt, so dass den Bahnen, die bereits über 50 solcher Locomotiven besitzen, zu ihren intelligenten Bedienungsmannschaften nur zu gratuliren ist. Walschaert ist durch Guinotte vermehrt. Der untere Schieber dient zur Umsteuerung, hat stetigen Hub, der obere variirt die Einströmung durch veränderlichen Hub. Bei der Umsteuerung wird der Expansionsschieber nicht alterirt; sein Mechanismus ist nahezu eine diminutive Verdopplung jener des grossen Schiebers. Die Wellen liegen oberhalb des Feuerkastens und gehen durch einander, indem jene der Expansionsschieber hohl ist.

Dieses System gewährt lange Treibstangen und hätte daher eine sehr vortheilhafte Stephenson'sche Steuerung geboten. Die Tragfedern liegen bei Trieb- und Kuppelachse unterhalb der Lager und sind durch Balanciers verbunden. Die Hinterköpfe der Treib- und Kuppelstangen sind nach rückwärts offen.

Der Manometer ist ein transparenter, nach Rau. Die Dampfspannung bloss 8 Atmosphären. Die Speisung geschieht durch zwei Friedmann'sche Injectors, wie gewöhnlich mit 7 und 9 Millimeter. Der Feuerkasten nach Belpaire. Bei $23_{,12}$ Tons Gewicht und $106_{,880}$ Total-Heizfläche muss dieses Locomotiv unter die schwächeren gerechnet werden und darf man die erwähnte Leistung billig anstaunen. Der Schwerpuncder Maschine liegt 860 vor der Kuppelachse.

Die dritte Belgische Eilmaschine, von Tübize, zeichnete sich nicht durch Besonderheiten, wohl aber durch practische, einfache Anordnung und sorgsame Adjustirung aus. Die einseitige Trägerform der Bläuel- und Kuppelstangen ist kein Fortschritt und ebenso unschön als unconstructiv. Sie hat das Triebrad und Laufrad vor, das Kuppelrad unter der Belpaire'schen Feuerbüchse, ist also eine jener Constructionen, die sich auf der Ausstellung mehrfach wiederfand. Die Frames sind innen. Die Federn der gekuppelten Räder sind mit Balanciers in Winkelhebeln verbunden und unterhalb der Achsen gelagert. Die Steuerung ist natürlich Walschaert, die Reversirung kann mittelst Schraube und Hebel geschehen. Der vierrädrige Tender hat nur einseitig wirkende Bremsschuhe, die aber in einfacher Weise kräftig angedrückt werden können, indem die mit Muffen versehenen Streckstangen der Klötze an der einen Seite knapp vor dem Hängeisen einen kurzen Hebel tragen; die Spindel wirkt unmittelbar auf den daran befindlichen Zughebel.

Das Locomotiv Rittinger aus G. Sigl's Fabrik ist eigentlich als Versuchsmaschine zu betrachten. Die Oesterreichische Südbahn befördert ihre Eilzüge mit Locomotiven ähnlichen Baues, wie Rittinger's Nachbar Rafael Donner. Zur Erhöhung der Geschwindigkeit fand man sich veranlasst, zu grösserem Radstande und höheren Rädern zu greifen. Ersterer bedingt bei der Beschaffenheit der Bahn ein bewegliches Vordergestell, und man suchte die Mängel des gewöhnlichen Truckgestells mit seinem unruhigen Gange in der Geraden dadurch zu paralisiren, dass man ihm $1_{,320}$ Meter Radbasis und 950 hohe Räder gab, Beides zu wenig für diesen Zweck. Die neueste Eilmaschine der Great-Northern-Bahn erhielt ein Gestell mit $1_{,980}$ Meter Basis. Im Uebrigen dürfte der bedeutende Gesammt-Radstand einen ziemlich ruhigen Gang halbwegs herbeiführen, den die Maschine auch bei 80 Kilometern bethätigt haben soll.

Die Rahmen liegen bei den gekuppelten Rädern aussen, die Kurbeln ausser den Lagern aufgesteckt, Steuerung, mit Stephenson'scher Coulisse, aussen, die Schieberkasten oberhalb der Cylinder, nach rückwärts geneigt, Kolben und Schieberstangen mit einfacher Führung, die Oelung der Dampfräume geschieht mittelst Doppelhahn. Die Triebachse liegt vor, die Kuppelachse hinter der Feuerbüchse.

Wie man sieht, liegt der ganzen Anordnung die Absicht zu Grunde, eine starke, trotz des grossen Radstandes bewegliche Eilmaschine zu schaffen. Die Bauart erinnert an die in kleineren Massen in England früher durch Gooch, dann auf den Badischen und Württembergischen Staatsbahnen ausgeführten, ähnlichen Constructionsweisen, ohne wesentliche Verbesserung im Ganzen und Grossen, da das Drehgestell die alten Mängel hat. Die Anwendung von Hall's System hätte sie compendiöser gestaltet. An Stärke steht sie sowohl in der Verbrennungsfähigkeit als Adhäsion hinter dem Rafael Donner zurück, denn die mit der gleichen Ziffer angegebene Adhäsion muss bei dem Umstande bewundert werden, als sie der Rafael Donner mit der ganzen überhängenden Feuerbüchse auch nicht höher angibt. Die Leistung der Maschine hat bei 30 Kilometer Geschwindigkeit, auf der Steigung von 1 : 130, mit 68 Achsen, 200 Tons betragen, wobei die Expansion bei 41 Procent des Kolbenlaufs begann, die Verdampfung bei $0_{,5}$ Kilo Köflacher Braunkohle $1_{,75}$ Kilo Wasser. Die Ausführung ist ganz so, wie sie von einer der ältesten und grössten Locomotivfabriken zu erwarten war.

Der Rafael Donner aus der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft hatte einen älteren Zwillingsbruder im Nordwestbahn-Pavillon, gebaut von G. Sigl. Mit Truckgestell von kleinen Rädern und kurzer Basis, vier gekuppelten Rädern, sämmtlich vor dem Feuerkasten, Aussenframes und Steuerung, die Kurbeln neben den Lagern aufgesteckt, sind sie bis auf wenige Einzelheiten identisch. Das später, nach dem älteren Muster erbaute Locomotiv hat die Becker'sche Feuerbox-Decke. auf welcher Manometer, Einlassventile für Speiseinjectoren, Sicherheitsventil, Pfeife direct aufsitzen, des nassen Dampfes wegen vielleicht nicht ganz anzuempfehlen, obwohl ein Aufsatz erspart ist. Gut ist die Verbindung der Feuerkasten-Seiten mit den Rahmen, die sonst auf der Federung der eingenieteten Zwischenbleche nach der kurzen Faser beruht; hier sitzt zwischen den schief abgeschnittenen Winkeln ein nach der grösseren Höhenrichtung federndes Zwischenblatt oben und unten einfach auf, und bietet weniger Widerstand.

Denkt man sich statt des Drehgestelles ein steifes Laufrad, so hat man den meist verbreiteten Typus eines Locomotives, das die vielseitigste Verwendung für leichte Last-, für gemischte und Personenzüge bis 60 Kilometer Geschwindigkeit, bei grosser Leistung und der ausgenütztesten Adhäsion gewährt, auch in der Einfachheit des Baues nicht übertroffen werden kann.

Die Tendermaschine Austria nach System Engerth, mit vier gekuppelten Rädern vor, sechs kleineren unter und hinter dem Feuerkarten, war die einzige Maschine mit Kränkachse und Innencylindern auf der Ausstellung. Dieses System ist übrigens bereits genügend bekannt und entsprechend geschätzt.

Unter den Deutschen Personenlocomotiven zeichnete sich durch blendende Eleganz und präciseste Adjustirung wie immer die Fabrik Esslingen aus. Sie brachte das Locomotiv „Dniepr". Auch den Verhältnissen entsprechend construirt, für welche sie bestimmt ist, wäre das Verlegen der hohen Räder nach vorne bei scharfen Krümmungen etwas dem technischen Gemüthe Unsympathisches, da dieselben trotz der geringeren Umfangsgeschwindigkeit eine bedeutend stärkere Tendenz zum Aufsteigen haben, wegen der grösseren Sehne. Sie ist von minderer Stärke, der Rost für gute Kohlen berechnet, der Schornstein mit einem einfachen Funkenapparat. Die Steuerung (Allan) liegt innen, die Speisung geschieht durch zwei Schauinjectors, die Rahmen liegen innerhalb der Räder — was die Maschine wohl leichter, den Gang aber etwas unsteter macht — die Federn der gekuppelten Räder unterhalb der Achsen und sind mittelst Balanciers verbunden. Die Feuerkasten-Decke ist mittelst Trägern versteift. Die Laufachse liegt rückwärts.

Betreffs der vollendeten Eleganz und Genauigkeit der Detailadjustirung reihte sich Borsig's 3031ste Maschine würdig an, obwohl die grossen Verhältnisse des Kessels und der Räder vielleicht zu den keuschen Massen der (unschön ausgehöhlten) Stangen und Zapfen sich nicht ganz harmonisch stellen. Die Rahmen aussen, die Lager der nebst dem steifen Laufrade vor dem Belpaire'schen Feuerkasten gelegenen Triebräder nach Hall, der hinter demselben befindlichen Kuppelachse mit aussen aufgesteckten Kurbeln, ist die Bläuelstange innerhalb der Kuppelstange aufgekeilt. Die Federn der gekuppelten Räder sind mit Balanciers verbunden. Die Steuerung mit Allan'scher Coulisse innen, die Reversirung mittelst Schraube.

Eine ähnliche Construction war die Eilmaschine „Bismarck" der Hannover'schen Actiengesellschaft, vormals Egestorff, in glänzender Ausführung, aber mit Innenframes. Die Feder der unter der Feuerbüchse liegenden Kuppelräder liegt querüber. Die Brust des Hinterplateaus ist mit kleinen Puffern armirt.

Höchst interessant und durchdacht ist die Maschine für gemischte und schwere Personenzüge, „Vulcan", der Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft, mit vier gekuppelten Rädern entsprechender Grösse, die Kuppelachse unter dem gebrochenen, stark abfallenden Roste, vorne eine Laufachse, mittelst Deichselgestell um 50 Millimeter radial verschiebbar, Innenframes, Aussensteuerung (Allan), Schieberkasten geneigt nach hinten, oberhalb der Cylinder. Die unter den Achsen liegenden Federn der gekuppelten Räder haben Balanciers, die Laufachse trägt eine starke Querfeder. Erstgenannte Balanciers sind an den Enden behufs Vermeidung von Seitenspiel geführt. Die Feuerkasten-Decken mit Stehpolzen gesteift, 2 Sicherheitsventile nach Ramsbottom, 1 anderes nach Meggenhofen an der Domspitze, 2 Schau'sche Injectoren, Prüsmann'scher Funkenfänger, die Aussenverbrämung und alles Metall durch Neusilber ersetzt, das kostspielig, und vielleicht weil ungewohnt, wenig gefällig.

Die bewegliche Vorderachse (construirt von Stambke und Bissel) trägt den Deichselzapfen in der Höhe und unweit der Triebachse. Der Hauptrahmen ist vorn ausgeschnitten und trägt bloss die keilförmig zusammenlaufenden Verschiebflächen-Obertheile, die drehbar in Zapfen stecken. Zur Begrenzung des Spieles sind diese Obertheile nach innen mit einer Art Haken verlängert, ferner tragen die Hauptframes zwei

Bolzen, die in Segmentschlitzen gehen, befestigt an den Lagern. Die gewaltige Feder ruht mit den Enden mittelst drehbarer Platten auf den Lagerobertheilen, in der Mitte stemmt sich ihr Bolzen an die starke Querverbindung.

Der zur Verschiebung der Achse nöthige Druck wird auf maximal 1 Ton angegeben. Zur Vergrösserung der Adhäsion ist das Kuppelgehäuse der Plattform nächst dem Hinterrade 25 Ctr. schwer gemacht worden.

Die gesammte und Detailanordnung dieses Locomotivs ist so harmonisch und zweckdienlich, dass für den ihm zugedachten Zweck kaum eine bessere zu finden sein dürfte. Die bedeutende Leistung beträgt 140 Tons mit 50 Kilometer Geschwindigkert per Stunde auf der Steigung von 1 : 72, bei Curven von 300 Meter.

Das Locomotiv der Mont Cenis-Tunnelbahn, erbaut von Köchlin in Mühlhausen (Elsass), ist von den stärksten Verhältnissen, nach Borsig'schem Muster, jedoch mit Innenframen und Aussensteuerung.

Mit eben solcher Räderanordnung, Innenframes und Innensteuerung (Allan) war die durch Russland ausgestellte Personenmaschine der grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft, erzeugt in deren Petersburger Werkstätten. Die Tragfedern des vorderen und mittleren (Trieb-) Räderpaares sind mittelst ungleicharmigem Balancier verbunden, so dass das grössere Gewicht der Laufachse entspricht. Auch die Federn der beiden Vorderachsen des sechsrädrigen Tenders haben Balanciers. Kuppelachse und gemeinschaftliche Querfeder wie bei der Egestorff'schen Maschine. (Fortsetzung folgt.)

Belgische Staatseisenbahnen im Jahre 1872.

Nach dem uns vorliegenden „Compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1872" betrug die Gesammtlänge der in Belgien bestehenden Eisenbahnen am 31. December 1872 3224 Kilom. 425 Meter 45 Centim.

Hiervon standen

im Betriebe des Staates	1 547 920,71	Meter,
„ „ von concessionirten Gesellschaften	1 676 504,74	„
Sa.	3 224 425,45	Meter.

Die im Betriebe des Staates stehenden Linien hatten am 31. December 1871 eine Länge von 1424 Kilom. 491,70 Meter, so dass für das Jahr 1872 sich eine Zunahme um 123 Kilom. 429,70 Meter ergiebt.

Diese Zunahme ist begründet in der Uebernahme von Linien Seitens des Staates während des Jahres 1872.

Es sind dieses nachbenannte Linien:

Gürtelbahn von Gent	9 090,60	Meter,
Bahn der Steinbrüche von Quenast	9 055,40	„
„ „ Plateaux von Herve	14 181,60	„
Verbindungsbahn von Puits Périer	4 444,70	„
Eisenbahn von Welkenraedt über Bleyberg nach Aachen	17 461	„
Pepinster-Spa	11 926	„
Spa-Grossherzogl. Luxemb. Grenze	54 800	„
Jemappes-Produits nach Pâturages	2 470,70	„
	123 429,70	Meter.

Diese Linien, welche in der Zeit vom 1. Juni bis 24. November 1872 in den Betrieb des Staates kamen, können nicht mit ihrer wirklichen Länge bei den Betriebs-Ergebnissen der Staatsbahnen in Rechnung kommen, sondern nur im Verhältnisse zur Dauer des Betriebes selbst, und ergiebt sich sonach eine Länge von 45 123,55 Meter.

Die factische Gesammtlänge der Staatsbahnen am 31. December 1872 von 1547 Kilom. 920,71 Meter kann sonach nur mit einer Durchschnitts-Länge von 1469 Kilom. 614,56 Meter in Berechnung kommen.

Von den 1547 Kilom. 920,71 Meter, welche am 31. December 1872 im Betriebe des Staates standen, sind

601 Kilom. 700,85 Meter vom Staate, und
946 „ 219,86 „ von Gesellschaften gebaut.

Die im Jahre 1872 im Betriebe des Staates gestandenen Linien sind folgende und zwar:

a. vom Staate gebaut:

Brüssel - Antwerpen mit Zweigbahn	54 231	Meter,
Contich - Lierre	6 539	„
Mecheln - Ostende mit den Abzweigungen von Gent und Brügge	127 199,85	„
Gürtelbahn von Gent	9 090,60	„
Bahn v. Gent an die Grenze über Mouseron	57 062	„
Mouscron - Tournay	18 660,50	„
Brüssel nach Löwen über Cortenberg	23 907,90	„
Mecheln - Löwen einschliesslich der Zweigbahn Löwen (Bassin)	25 958,31	„
Löwen - Tirlemont	16 175,19	„
Tirlemont - Landen	13 000	„
Landen - Ans	34 414	„
Ans an die Grenze mit Zweigbahn v. Lüttich und der Verbindungsbahn von Verviers	45 947,05	„
Gürtelbahn von Brüssel	7 475	„
Brüssel - Manage	45 375,25	„
von Braine-le-Comte an die Franz. Grenze	50 033,70	„
Manage - Luttre	14 501,50	„
Luttre-Namur mit der Zweigbahn von Namur	52 132	„
	601 700,85	Meter.

b. von Gesellschaften gebaut:

Brüssel - Schellebelle } Dendre-et-Waes.	40 333,60	Meter,
Alost - Lokeren } Dendre-et-Waes.	26 384	„
Denderleeuw - Ath } Dendre-et-Waes.	39 085	„
Braine-le-Comte - Ath	54 982,50	„
Hal - Ath	37 790	„
von Tonrnay an die Grenze über Blandain	6 622,60	„
Tournay - Jurbise	46 965,41	„
von Mons nach Manage m. d. Zweigbahn von La Louvière nach Mariemont	33 019	„
Bassins Houillers:		
Landen - Tamines	58 899,10	„
Denderleeuw - Courtrai	58 674,35	„
Saint-Ghislain - Gent (La Pinte)	73 447	„
Courtrai - Renaix	26 735	„
Eisenbahn der Steinbrüche von Quenast	9 055,10	„
Tourbay nach Basècles	23 741,80	„
v. Mons nach Ciply u. n. Belle-Espérance	19 429,10	„
Eisenbahn von Saint-Ghislain	34 033	„
Linien du Flénu	19 786	„
„ „ „	31 040,50	„
Jemappes Produits nach Pâturages	2 470,70	„
Ecaussines n. Erquelines u. Verbindungsb. v. Baume	34 828	„
Beaume - Marchiennes	18 380	„
Zweigbahnen der Gürtelbahn	21 221	„
Zweigbahnen des Kohlenwerkes v. Fontaine-l'Evêque	1 856,60	„
Piéton - Léval	7 199	„
Piéton - Manage	9 038,20	„
Zweigbahn von Péronnes	2 197	„
Piéton nach Tarzegnies u. Courcelles (Nord) mit Zweigbahnen	11 302	„
Zweigbahnen du Nord de Charleroi	3 988	„
Verbindungsb. v. La Louvière n. Saint-Vaast	980,40	„
„ „ Puits-Périer	4 444,70	„
Manage - Wavre	41 405,40	„
Plateaux de Herve, von Chênée nach Micheroux	14 181,60	„
Welkenraedt über Bleyberg nach Aachen	17 461	„
Pepinster - Spa	11 926	„
Luxemburger Wilhelms-Bahn, Spa bis Gouvy	54 800	„
	946 219,86	Meter.

Von den im Betriebe von Gesellschaften befindlichen Bahnen in einer Gesammtlänge von 1 676 504,74 Meter sind nur 10 220 Meter, nämlich die zum Betriebe des Grand Central-Belge gehörige Strecke von Landen nach Saint-Trond vom Staate gebaut.

Die übrigen 1 666 284,74 Meter sind von Gesellschaften gebaut.

Im Bau begriffen waren im Ganzen 215 Kilom. und zwar

a. Seitens des Staates die Strecken

Brüssel - Luttre	41	Kilom.
die Verbindungsbahn v. Vivegnies n. Lüttich	4	„
die Ablenkung der Bahn nach Antwerpen	3	„
	48	Kilom.

b. von Seite von Gesellschaften die Strecken

Hesbay - Condroz	75	Kilom.
Ostende - Armentières (Section von Thourout nach Ypres	30	„
Frameries - Chimay (Thuillies n. Beaumont)	16	„
„ (Ausdehnung v. Berzée n. Thuillies u. v. Courcelles nach Gosselies)	15	„
Luttre - Châtelineau	4	„
Antwerpen - Eecloo	15	„
Virton-Eisenbahn	25	„
Hasselt - Maeseyck	55	„
Plateaux de Herve	15	„
Gürtelbahn von Charleroi	10	„
Peruwelz an die Französ. Grenze in der Richtung nach Condé	2	„
	167	Kilom.

Fahrmaterial.

a. Zugmaterial. Das Zugmaterial bestand am 1. Januar 1872 aus 562 Locomotiven und 388 Tendern; im Laufe des Jahres 1872 wurden neu in Verwendung genommen 89 Locomotiven und 74 Tender. Unbrauchbar wurden im Jahre 1872 13 Locomotiven und 22 Tender. In Reparatur standen am 1. Januar 1873 101 Locomotiven und 21 Tender.

b. Maschinen. Die Zahl der Maschinen und Locomobilen betrug am 31. December 1872 71 gegen 56 im Vorjahre.

c. Waggons. Am 31. December 1872 war der Stand an Waggons folgender: 1967 Personenwagen, 21 539 Güterwagen, 1767 Wagen für verschiedene Zwecke. Summa 25 273 Waggons.

Am 31. December 1871 war der Gesammtwagenstand 23 152 Stück.

Die Mehrung im Laufe des Jahres 1872 stellt sich somit auf 2121 Stück. Für Vermehrung und Verbesserung des Transportmaterials war für das Jahr 1872 budgetmässig die Summe von 8 376 998 Frcs. ausgesetzt.

Die Leistungen des Fahrmaterials stellen sich wie folgt: die von den Locomotiven im Ganzen im Jahre 1872 durchlaufene Strecke beträgt 21 289 712 Kilom., gegen 18 325 888 Kilom. im Jahre 1871. Mit Bezug auf die Erträgnisse müssen nur die Leistungen der Locomotiven in Anschlag gebracht werden, welche Züge beförderten; in dieser Beziehung stellten sich die Leistungen derselben im Jahre 1872 im Ganzen auf 15 487 785 Kilom. Es ergiebt sich sonach per Kilometer und Locomotive eine Brutto-Einnahme von 4,$_{49801}$ Frcs., eine Ausgabe von 2,$_{69651}$ Frcs. und daher eine Netto-Einnahme von 1,$_{80150}$ Frcs.

Einschliesslich der auf fremden Linien durchfahrenen Strecken stellen sich die Leistungen der Locomotiven pro 1872 auf 15 577 851 Kilom. Demnach ergiebt sich bei einer Durchschnittszahl von 403 im Jahre 1872 zur Zugbeförderung verwendeten Locomotiven per Locomotive eine jährliche Leistung von 38 655 Kilom. und eine tägliche von 106 Kilom.

Das eigentliche Transportmaterial der Staatsbahnen hat im Jahre 1872 eine Strecke von 222 431 651 Kilom. durchfahren, ausserdem noch 70 232 398 Kilom. auf fremden Linien. Fremdes Transportmaterial hat auf den Staatsbahnlinien 39 342 028 Kilom. zurückgelegt.

In Bezug auf die Erträgnisse ergiebt sich per Kilom. für jeden zum Transporte benützten Wagen im Jahre 1872 eine Einnahme von 0,$_{37356}$ Frcs., eine Ausgabe von 0,$_{22394}$ Frcs., somit eine Mehreinnahme von 0,$_{14962}$ Frcs.

Ganze Züge haben im Jahre 1872 eine Gesammtstrecke von 15 323 278 Kilom. zurückgelegt; hierzu kommen noch 71 842 Kilom., welche von fremden mit fremden Locomotiven geführten Zügen zurückgelegt wurden.

Für das Jahr 1872 ergiebt sich per Zug und Kilometer eine Einnahme von 4,$_{54630}$ Frcs., eine Ausgabe von 2,$_{72546}$ Frcs., sohin eine Mehreinnahme von 1,$_{82084}$ Frcs.

Die Zahl der im Jahre 1872 beförderten Personen belief sich auf 23 197 623 gegen 18 282 037 im Jahre 1871.

Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug im Jahre 1872 21 648 343,$_{43}$ Frcs., im Jahre 1871 20 468 188,$_{91}$ Frcs., sohin in 1872 mehr um 1 180 148,$_{52}$ Frcs.

An Gepäck wurden befördert im Jahre 1872 146 663 Ctr., in 1871 161 974 Ctr. Der Ertrag aus dem Gepäckverkehre war in 1872 805 543,$_{15}$ Frcs., im Jahre 1871 964 208,$_{94}$ Frcs., sohin im Jahre 1872 weniger um 158 665,$_{49}$ Frcs.

An kleinen Packeten und Messagerie-Artikeln wurden befördert
in 1872 187 749 714 Kilogr. mit einem Ertrage von 4 370 533,$_{93}$ Frcs.,
„ 1871 205 720 606 „ „ „ „ „ 4 825 157,$_{53}$ „
sohin ergiebt sich pro 1872 ein Minder-Ertrag von 454 623,$_{60}$ „

In der Gesammt-Einnahme erscheinen die Einnahmen aus diesen Transporten im Jahre 1872 als im Verhältnisse von 6,$_{28}$ Proc., im Jahre 1871 von 7,$_{21}$ Proc.

An grösseren Gütern wurden befördert:
in 1872 13 076 981 Tonnen, mit einem Ertrage von 38 574 124,$_{70}$ Frcs.,
„ 1871 10 998 970 „ „ „ „ „ 34 609 824,$_{87}$ „
in 1872 mehr um 2 078 011 Tonnen und 3 964 299,$_{83}$ Frcs.

Der Ertrag aus der Beförderung von Geldsendungen, Equipagen, Pferden und anderen Thieren belief sich im Jahre 1872 auf 1 028 352,$_{18}$ Frcs., im Jahre 1871 auf 1 087 248,$_{39}$ Frcs., im Jahre 1872 sohin weniger um 58 896,$_{21}$ Frcs.

Die ausserordentlichen Einnahmen beliefen sich im Jahre 1872 auf 3 237 590,$_{77}$ Frcs., in 1871 auf 4 951 630,$_{65}$ Frcs., im Jahre 1872 sohin weniger um 1 714 239,$_{88}$ Frcs.

Die Gesammt-Einnahme des Jahres 1872 stellt sich auf 69 664 288,$_{46}$ Frcs. Im Jahre 1871 betrug dieselbe 66 906 259,$_{29}$ Frcs.; es ergiebt sich sohin pro 1872 eine Mehreinnahme von 2 758 029,$_{17}$ Frcs.

Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 1469 Kilom. 614,$_{56}$^{m} im Jahre 1872 und von 1422 Kilom. 213,$_{92}$^{m} in 1871 ergiebt sich per Kilometer eine Einnahme von 47 403,$_{10}$ Frcs. im Jahre 1872 und von 47 043,$_{74}$ Frcs. pro 1871.

An der Gesammt-Einnahme des Jahres 1872 zu 69 664 288,$_{46}$ Frcs. belief sich

der Antheil des Staates auf	59 675 485,$_{15}$ Frcs.
„ „ der Dender- und Waes-Gesellschaft auf	1 934 095,$_{81}$ „
„ „ „ Gesellschaft von Tournay-Jurbise „	639 989 „
„ „ „ „ Hal-Ath und Tournay-Grenze „	641 326,$_{09}$ „
„ „ „ „ Braine-le-Comte-Gent auf	839 777,$_{57}$ „
„ „ „ „ Bassins-Houillers auf	5 843 646,$_{42}$ „
„ „ „ Belg.-Preuss. Verbindungsbahn auf	68 887,$_{29}$ „
„ „ „ Plateaux de Herve auf	21 081,$_{13}$ „
	69 664 288,$_{46}$ Frcs.

Im Tarifwesen wurden im Laufe des Jahres 1872 mehrfache Einrichtungen und Aenderungen vorgenommen, von denen hier folgende hervorgehoben werden: Die Verlängerung der Giltigkeit der Retourbillete für Reisen auf Entfernungen über 15 Meilen, welche an Samstagen oder Vorabenden legaler Feste unternommen werden — bis zum übernächsten Tage — die durch Eröffnung der Linie Welkenraedt-Aachen herbeigeführte unmittelbare Verbindung mit Deutschland, und die in Folge deren eingetretene Herabsetzung des Tarifes für Transporte mit grosser Geschwindigkeit und die vermöge eines Specialtarifes erreichte Taxe-Minderung für die Rohproducte im Verkehre mit Deutschland sowohl auf obengenannter Route wie auf der Route von Herbesthal.

Sodann der directe Tarif zwischen Antwerpen, Gent und Ostende einer- und Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen anderseits. Dieser Tarif hat das Eigenthümliche, dass die Tax-Differenz für ganze Wagenladungen nicht auf die Art des Gutes basirt ist, sondern auf die Gattung des verwendeten Wagens (offen, geschlossen, bedeckt oder unbedeckt).

Bis zum Ende des Jahres 1871 belief sich die für den Bau und die Ausdehnung der im Betriebe des Staates stehenden Linien auf 321 605 978,$_{64}$ Frcs.

Im Laufe des Jahres 1872 wurden für Vermehrung des Fahrmaterials, Herstellung von Locomotiv-Remisen, Schienenankauf etc. 21 880 000 Frcs. bewilligt, sodass am Schlusse des Jahres 1872 dieses Capital 343 485 978,$_{64}$ Frcs. betrug.

Die Betriebs-Ausgaben beliefen sich im Jahre 1872 auf 41 763 028,$_{34}$ Frcs. Im Jahre 1871 betrugen die Betriebs-Ausgaben 34 811 581,$_{62}$ Frcs.

Wie oben angeführt wurde, betrugen die Gesammteinnahmen im Jahre 1872 aus dem Betriebe der Staatsbahnen 69 664 288,$_{46}$ Frcs.
Nach Abzug der Betriebskosten mit 41 763 028,$_{34}$ „
und stellt sich der Netto-Ertrag des Betriebes auf 27 904 259,$_{92}$ Frcs.

Im Jahre 1871 betrug der Netto-Ertrag 32 094 677,$_{67}$ Frcs.

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen war im Jahre 1872 59,$_{95}$ Proc., im Jahre 1871 52,$_{03}$ Proc.

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Aufnahme der Waagthalbahn in den Verein.) Der Verwaltungsrath der Waagthalbahn in Pressburg hat seine Aufnahme in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beantragt.

Die der Waagthalbahn-Gesellschaft concessionirten Linien bestehen in der Hauptbahn
Oedenburg-Pressburg-Tyrnau-Trentschin-Sillein (Station der Kaschau-Oderberger E.), ungefähr . . . 39 Meilen lang,
und den Flügelbahnen
a. von Gschiess (nördlich Oedenburg) nach Gr. Höflein . . . . ca. 1 Meile
b. von Tyrnau über Jablonitz bis zur Ungarischen Grenze in der Richtung auf Lundenburg . . . ca. 9 Meilen,
c. von Leopoldstadt (nordöstlich Tyrnau) nach Ueszbeg . . . . ca. 3½ „

Nach Vollendung dieser Linien wird die Waagthalbahn eine Ausdehnung von ungefähr 400 Kilometern erhalten.

Von der Hauptbahn wurde die 5,$_{94}$ Meilen lange Theilstrecke Pressburg-Tyrnau am 1. Mai v. J. und die 0,$_{50}$ Meilen lange Verbindung mit der Oesterreichischen Staatsbahn von Ratzersdorf (Station der Waagthalbahn) nach Weinern (Station der südöstlichen Linie der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, östlich Pressburg) am 1. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Strecken Tyrnau-Trentschin (10 Meilen, Theil der Hauptbahn) und Tyrnau-Jablonitz (4,$_{28}$ Meilen) und von dort bis zur Grenze (Flügelbahn b) befinden sich im Bau. Auf den übrigen Strecken der Bahn wird der Bau vorbereitet.

Die Gesellschaft der Waagthalbahn hat nach § 6 des Gesellschafts-Statuts ihren Sitz in Pressburg.

Der Verwaltungsrath, welcher der Vorstand der Gesellschaft ist und den Betrieb der Bahn leitet, besteht nach § 43 des Gesellschafts-Statuts aus 18 Mitgliedern.

Da die Waagthalbahn Anschluss an eine Vereinsbahn hat, auf mehr als 4 Meilen im Betriebe ist, im Gebiete der Oesterr.-Ungarischen Monarchie belegen, auch den sonstigen Bedingungen des § 2 des Vereins-Statuts entspricht, so hat die geschäftsführende Direction dem Aufnahme-Antrage — vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung des Vereins — stattgegeben.

Berliner Briefe.

Berlin 23. Februar. (Tariffrage und Reichseisenbahngesetz; Januar-Einnahmen; Versagte Fusion; Stadtbahn; Pommersche Centralbahn; Berlin-Stargard; Gnesen-Bromberg; Glogau-Löwenberg; Unstrutbahn; Saalbahn; Eisenbahnen im Eisenacher Oberlande; Coblenz-Brüssel; Plessner'sche Eisenbahnbaugesellschaft; Oberlausitzer Eisenbahn; Berlin-Dresdener Eisenbahn.)

Die Warnung, sich bezüglich der Tariffrage vor Illusionen in Acht zu nehmen, ist von der Presse im Allgemeinen nicht genügend beherzigt worden. Als der Handelsminister und Finanzminister sich im Herrenhause dahin vernehmen liessen, dass die Frage einer Erhöhung der Tarife der Erwägung unterstehe und man einer Entscheidung nahe treten würde, sobald die Eisenbahnbetriebsergebnisse des Jahres 1873 einen klaren Ueberblick gestatten würden, war die Mehrzahl der Blätter der Meinung, dass die Erhöhung binnen Kurzem erfolgen würde. Diese Ansicht war schon in sofern unhaltbar, als die Eisenbahnstatistik für 1873 nicht binnen Kurzem, sondern erst in ungefähr Jahresfrist festgestellt sein wird, die Entscheidung also jedenfalls noch lange aussteht.

Ausserdem liegt auf der Hand, dass eine Tariferhöhung auf den Preussischen Bahnen erst dann erfolgen kann, wenn der § 45 der Reichsverfassung, welcher Tarifermässigungen anstrebt, eine Abänderung erfahren hat, mit anderen Worten bei der Tariffrage ist auch das Votum der Reichsbehörde in Betracht zu ziehen. Das Reichseisenbahngesetz, welches den Abschnitt VII der Reichsverfassung jedenfalls modificiren wird, ist, wie der Präsident des Reichseisenbahnamtes in der heutigen Sitzung des Reichstages die Beantwortung einer Interpellation erklärte, bereits fertig gestellt und harrt demnächstiger Veröffentlichung, um dem Reichstage in seiner Herbstsession unterbreitet zu werden. Die Stellung des Reichseisenbahnamts in der Tariffrage ist vorläufig eine ablehnende. So hat diese Behörde dem Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen auf die in Gemeinschaft mit mehreren anderen wirthschaftlichen Vereinen des westlichen Deutschlands dem Herrn Reichskanzler unterm 4. d. M. mitgetheilte, gegen die Erhöhung der Eisenbahntarife gerichtete Vorstellung erwidert, „dass die Nothwendigkeit einer Tarif-Erhöhung als nachgewiesen zur Zeit nicht erachet werden kann, und dass selbst, wenn dieser Nachweis geführt werden sollte, die Reichsbehörde doch Anstand nehmen würde, zu einer Erhöhung der Tarife für diejenigen Gegenstände, welche als erste Lebensbedürfnisse der minder wohlhabenden Volksclassen anzusehen sind, ihre Mitwirkung eintreten zu lassen.“ — Dieses Rescript ist der beste Beweis, wie thöricht es war, einzelne subjective Meinungsäusserungen der Preussischen Minister als ausschlaggebende Entscheidung zu interpretiren.

Die Preussischen Eisenbahnen haben nach den im Staats-Anzeiger veröffentlichten Betriebsergebnissen im Monat Januar 1874 bei 1917,09 Meilen Bahnbetriebslänge einen Ertrag von 12 213 170 Thlr. oder 6391 Thlr. pro Meile erzielt, während die Eisenbahnen im Jahre 1873 bei 1831,63 Meilen Bahnbetriebslänge sich auf 11 392 226 Thlr. oder 6245 Thlr. pro Meile gestellt hatte. An dem Mehr participirten u. A. die Ostbahn mit 137 627 Thlr. (+ 17,5 %), die Niederschlesisch-Märkische 67 715 (+ 9%), die Breslau-Posen-Glogauer und die Stargard-Posener mit 60 585 Thlr. (+ 29,5%), die Hannover-Altenbekener Bahn mit 3313 Thlr. (107,5%), während z. B. die Hannoverschen Königlichen Bahnen ein Minus von 3374 Thlr. (0,4%), aufweisen, wie überhaupt von 59 Haupt- und Nebenlinien 14 eine Mindereinnahme von 278 031 Thlr. im Vergleiche zum Januar 1873 gehabt haben. Auf allen Bahnen ist ein Anlagecapital von 995 228 529 Thlr. oder 576 707 Thlr. pro Meile verwendet worden. Bezüglich der Januar-Einnahmen 1873 ist zu bemerken, dass die provisorische Ermittlung sich gegen die im amtlichen Blatt jetzt publicirten definitiven Ziffern mehrfach als zu hoch gegriffen herausstellt. Um einer Ueberschätzung der Ergebnisse des Jahres 1873 vorzubeugen, ist es wesentlich, auch hierauf ein Augenmerk zu haben.

Die Fusion der Berlin-Görlitzer, Halle-Sorauer und Märkisch-Posener Bahn ist vom Ministerium abgelehnt worden. Das betreffende Schriftstück ist dieser Tage den interessirten Bahnverwaltungen zugegangen und trägt dasselbe das Datum vom 6. d. M.

Das Stadtbahn-Unternehmen ist vom Herrenhause vorgestern nach den Beschlüssen der zweiten Kammer genehmigt worden, wonach die §§ 2—4 des Gesetzes folgendermassen lauten sollen:

§ 2. Der hiernach abzüglich der Bauzinsen erforderliche Geldbetrag wird bis zur Höhe von 3 000 000 Thalern aus den der Staatsregierung durch das Gesetz vom 11. Juni 1873 (Gesetz-Sammlung Seite 305) für den Bau der Bahn von Berlin nach Wetzlar zur Verfügung gestellten Geldmitteln entnommen, und bis zu 4 000 000 Thaler, soweit nicht durch den Staatshaushalts-Etat oder andere Gesetze Mittel zur Verfügung gestellt werden, durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufgebracht. — Wann, durch welche Stelle, in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetz-Sammlung Seite 1197) zur Anwendung.

§ 3 (neu). Der Jahresetat der Berliner Stadteisenbahngesellschaft ist bezüglich des dem Staate an der Gesellschaft zustehenden Antheiles alljährlich in den Staatshaushalts-Etat aufzunehmen.

§ 4 (neu). Zur Umschreibung des Actiencapitals des Staates von 7 000 000 Thalern auf den Inhaber, zur Veräusserung der Actien, sowie zur Ausübung des Stimmrechtes bei Anträgen auf Ausdehnung des Unternehmens über den im § 1 angegebenen Zweck hinaus, auf Vermehrung des Grundcapitals der Gesellschaft und Contrahirung von Anleihen für dieselbe, auf Fusion der Gesellschaft mit einer anderen, auf Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, auf Auflösung der Gesellschaft oder auf Veräusserung der Bahn ist die Genehmigung beider Häuser des Landtags erforderlich. Alle, dieser Vorschrift entgegen, einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungiltig.

Die Commission für Eisenbahn-Angelegenheiten des Herrenhauses hat über zwei Petitionen, betreffend die Pommersche Central-Eisenbahn, Bericht erstattet. Dieselbe beantragt: „in Erwägung, dass es sich geschäftlich nicht rechtfertigt, schon jetzt ein Votum in der Sache abzugeben, über beide Petitionen (die des Magistrats und der Stadtverordneten von Dramburg, sowie diejenige des Herrn v. Knebel-Döberitz und Genossen) zur Tagesordnung überzugehen.“ Das Plenum beschloss in diesem Sinne.

Das Eisenbahnproject Berlin-Pyritz-Stargard findet Seitens des Reichs-Eisenbahn-Amtes günstige Beurtheilung. Zufolge der neuesten Petition hat dasselbe in einem an den Bürgermeister Miethe in Pyritz gerichteten Schreiben vom 12. d. M. ausgesprochen, dass es ebenso wie die Unterzeichner der Petition den Bau einer Eisenbahn Berlin-Pyritz-Stargard als ein dem Interesse des allgemeinen Verkehrs in hohem Maasse förderliches Unternehmen erachte und ein solches, mit der Zeit wahrscheinlich sich gut rentirendes Unternehmen im Falle der Begründung gern unterstützen werde.

Das Comité für das Eisenbahnproject Gnesen-Bromberg, welches die Vorarbeiten der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung für die genannte Linie nutzbar machen will, hat beschlossen, für jenes Project von Gnesen aus die geradesten Linien, und zwar über Gonsawa-Znin und von da zwischen Barcin und Labischin nach Bromberg festzulegen.

Einem in Lüben unter dem Vorsitz des Landraths v. Rother zusammengetretenen Comité ist zur Vornahme genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Glogau nach Loewenberg die Erlaubniss ertheilt worden.

Die Vollendung der Unstrutbahn bis zum Ablauf der in der Concessionsurkunde gestellten Frist — 1. Januar 1875 — erweist sich schon jetzt als unmöglich und ist deshalb die Verlängerung der Baufrist bei dem Handelsminister nachgesucht worden.

In der vorigen Woche ist durch eine Weimarische Commission die Prüfung der eisernen Brücken-Construction der nunmehr im Bau völlig fertiggestellten Saalbahn erfolgt und soll befriedigend ausgefallen sein. Die weiteren technischen und landespolizeilichen Prüfungen sind binnen vier Wochen zu erwarten. Die Betriebs-Eröffnung auf der Strecke Grossheringen-Camberg-Jena-Saalfeld wird für den 1. April in Aussicht gestellt.

Der Landtag des Grossherzogthums Sachsen hatte seiner Zeit an die Staatsregierung das Ersuchen gestellt, thunlichst dahin zu wirken, dass ausser der projectirten Bahn Fulda-Meiningen noch andere Eisenbahnen in dem Eisenacher Oberlande angelegt werden, durch welche eine kürzere, als die jetzt vorhandene Verbindung zwischen der Bebra-Hanauer Bahn einer- und der Thüringischen bezw. der Werrabahn andererseits erzielt würde. Gleichzeitig hatte dieselbe 1000 Thlr. zu näherer Untersuchung solcher Verbindungslinien und zur Vornahme der hierzu erforderlichen Vorarbeiten verwilligt. Aus der von Seiten der Staatsregierung jetzt gegebenen Antwort geht hervor, dass das Project für eine directe Berlin-Frankfurter, das Eisenacher Oberland berührende Eisenbahn zur Zeit in Folge der beschlossenen Herstellung einer Preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Wetzlar ruhe. Auch davon, dass die Thüringische Eisenbahn, früher ausgefertigten generellen Vorarbeiten gemäss, ihre Linie von Hünfeld ab nach Hersfeld ausdehnen werde, sei nichts wieder bekannt geworden. Dagegen habe sich der Verwaltungsrath der Werrabahn bereit erklärt, unter staatlicher Beihülfe einstweilen wenigstens die Vorarbeiten für eine Linie Salzungen-Vacha-Heimboldshausen, sei es zur Fortsetzung nach Bebra oder Hönebach, zum Anschluss an die Bergisch-Märkische Bahn, sei es nach Hersfeld zum Anschluss an die Bebra-Frankfurter und eventuell die projectirte Hersfeld-Alsfelder Linie in Angriff zu nehmen. Die fraglichen Vorarbeiten seien noch im Gange.

Den Grafen Joseph und Louis van der Straten-Pontholz in Brüssel ist die Ausführung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Coblenz zum Anschluss an die projectirte Bahn von Mainz nach Brüssel via Gerolstein, St. Vith oder in der Richtung auf Vielsalm gestattet worden.

Die Plessner'sche Eisenbahnbau-Gesellschaft publicirt eine Darlegung ihrer Verhältnisse, welche in folgenden Sätzen gipfelt: „Die Bauten befinden sich durchweg in einem gedeihlichen Fortschreiten, in einem schwungvollen Betriebe; nicht ein Beamter, nicht ein Arbeiter ist wegen finanzieller Schwierigkeiten entlassen worden. Die Eisenbahnlinien Kohlfurt-Falkenberg (Oberlausitzer), Münster-Enschede, Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz werden im ersten, Chemnitz-Komotau, Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein im zweiten Semester dieses Jahres dem Betriebe übergeben, während die Eröffnung der Linien Gera-Plauen und Oels-Gnesen für das erste Semester 1875 in sicherer Aussicht steht. Die Mittel zur Fertigstellung dieser Bahnen sind durchweg bei Bankhäusern ersten Ranges deponirt und da diese Mittel nach dem Fortschreiten des Baues eben keinem Anderen, als der Bau-Gesellschaft Plessner zufliessen, so sollte man denken, dass ein beruhigterer Stand der Dinge bei ungünstigen Finanz- und Industrie-Verhältnissen von Gläubigern und Actionären kaum gewünscht werden könnte.“

Die Herren Actionäre der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft sind zu einer ausserordentlichen General-Versammlung auf den 19. März c. nach Ruhland einberufen worden, um über folgende Tagesordnung zu berathen resp. zu beschliessen: 1. Abänderung und Ergänzung des Statuts, insbesondere der §§ 3, 4, 5, 6, 8, 20, 24, 25, 26, 36, 39, 40, 43, 44, 45, 46 und 49. 2. Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe im Betrage von 600 000 Thlr. 3. Ermächtigung des Aufsichtsrathes zu Verhandlung und Vereinbarung mit der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft über Vereinigung der beiderseitigen Directionen und Hauptverwaltungen. 4. Wahl eines neuen Aufsichtsrathes.

Desgleichen sind die Actionäre der Berlin-Dresdener Eisen-

bahn zu einer General-Versammlung auf den 14. März nach Berlin einberufen worden. Gegenstand der Tagesordnung ist: Neuwahl von Mitgliedern des Aufsichtsraths; Mittheilung über den gedeihlichen Fortschritt der Bauten und der Anlieferungen der Betriebsmittel, sowie im Anschluss hieran: Beschlussfassung über die Bauverträge.

-*k*- **Aus Sachsen.** (Betriebsmittelstand der Sächsischen Staatsbahnen; Elsterthalbahn; Plauen-Oelsnitzer Staatsbahn; Kamenz-Senftenberg; Kamenz-Landesgrenze; dritte directe Verbindung zwischen Dresden und Leipzig; Genehmigung zu Bahnerweiterungsbauten in Leipzig und Reichenbach i./V.; Chemnitz-Komotau.)

Der Bestand der Betriebsmittel der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen und der im Betriebe derselben befindlichen Privatbahnen bezifferte sich am 1. Januar 1874 auf 462 Maschinen, 1018 Personenwagen, 3676 bedeckte und 9767 offene Güterwagen, zu denen noch eine grössere Anzahl 6- und 8rädrige Wagen kommen. Im Ganzen 15 313 Fahrzeuge aller Art.

Bei Plauen i./V. ist in diesen Tagen der Bau der Elsterthalbahn in Angriff genommen worden, der in anderen Partien schon weiter gediehen ist.

Die Plauen-Oelsnitzer Staatsbahn hofft man noch in diesem Jahre eröffnen zu können, sobald die umfänglichen Erweiterungsbauten der Bahnhöfe Plauen und Oelsnitz vollendet sein werden.

Die Bahnlinie Kamenz-Senftenberg ist in diesen Tagen dem Betriebe übergeben worden.

Die Verpachtung der Strecke Kamenz-Landesgrenze, welche — ca. 3/4 Meilen lang — von der Sächsischen Staatsregierung erbaut, von der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft aber, die den Weiterbau bis Senftenberg ausgeführt hat, betrieben wird, ist in der Weise erfolgt, dass die Berlin-Görlitzer Bahn den gesammten Betriebsaufwand unter Stellung der Transportmittel zu bestreiten und die Bahn auf ihre Kosten in gutem Zustande zu erhalten, von dem Brutto-Erträgniss aber 50 Procent an den Sächsischen Staatsfiscus abzuführen hat. Ausserdem trägt die Berlin-Görlitzer Bahn zu dem Aufwande für die Unterhaltung der gemeinschaftlichen Station Kamenz die Hälfte bei.

Der obige Procentsatz ist übrigens mit Rücksicht darauf, dass der Verkehr einer neuen Bahn sich nur langsam entwickelt, von der Betriebseröffnung bis Ende des Jahres 1875 auf 40 Procent und von da bis Ende des Jahres 1877 auf 45 Procent ermässigt worden. Von Erlegung einer Caution Seitens der Berlin-Görlitzer Verwaltung hat die Sächsische Regierung abgesehen.

Bezüglich der zu erbauenden dritten directen Leipzig-Dresdner Eisenbahn sind weitere Schritte zur Ausführung dieses Projectes jetzt im Gange. Die betreffenden Ingenieure beschäftigen sich jetzt mit Aufsuchung der geeignetsten Linie, und wird es sich hier um Ueberwindung von mancherlei Schwierigkeiten handeln. Diese treten am grellsten zwischen Dresden und dem höchsten Puncte der Bahn — Röhrsdorf-Ullendorf, wo die Kohlenbahn aus dem Plauenschen Grunde einmünden soll — auf. Der Ausgangspunct in Friedrichstadt-Dresden liegt circa 110 Meter und der höchste Punct circa 260 Meter über dem Spiegel der Ostsee. Die Luftlinien-Entfernung zwischen beiden Puncten beträgt circa 15000 Meter, was einem durchschnittlichen Steigungsverhältnisse von 1 : 100 gleichkommen würde, welches aber durch Einschnitte und Curven noch verbessert werden wird. Das Triebischthal bietet für den Uebergang ebenfalls Schwierigkeiten, doch ist ein sehr günstiger Punct bei der Neidmühle gewählt. Von Ostrau, dem Kreuzungspuncte mit der Chemnitz-Riesaer Staatsbahn und dem Ausgangspuncte der nach Lommatzsch resp. Meissen in Aussicht genommenen Zweigbahn wird die projectirte Linie leicht fortzusetzen sein.

Das neueste Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen — 1. Stück vom Jahre 1874 — enthält eine Verordnung, die Abtretung von Grundeigenthum behufs einer Verlegung der fiscalischen Verbindungsbahn bei Leipzig, sowie einer Verlegung der zwischen Leipzig und Sellerhausen gelegenen Strecke der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und endlich der Herstellung neuer Verbindungsbahnen nach der Thüringer, der Berlin-Anhalter und der Magdeburg-Leipziger Eisenbahnen zu Leipzig und der Herstellung der für die vorgedachten Bahnen projectirten Sammel- und Rangirbahnhöfe betreffend, und eine weitere Verordnung, welche die Expropriation von Grundeigenthum für Erweiterung des Bahnhofes Reichenbach i/V. genehmigt.

Von der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn wird mitgetheilt, dass selbst im Falle einer Einstellung der Arbeiten Seitens der Eisenbahnbau-Gesellschaft F. Plessner & Co., welche die Ausführung der Bahn übernommen hat, die Mittel vorhanden sind, die Bahn in eigener Regie fertig zu bauen und auszurüsten. Der Bau ist soweit vollendet (circa 73 Procent der ganzen Arbeiten), dass die Betriebseröffnung derselben bis 1. October a. c. gesichert ist.

* **Oberschlesische Eisenbahn.** Nach Bekanntmachung der Kgl. Direction der genannten Bahn vom 16. d. M. wird auf der (am 25. September v. J. für den Güterverkehr eröffneten) Bahnstrecke zwischen Jägerndorf und Leobschütz ($2_{,38}$ Meilen) am 1. März d. J. auch der Personenverkehr eröffnet und verkehren in jeder Richtung drei Züge.

Personal-Nachrichten.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der Ingenieur-Assistent Bennegger ist zum Eisenbahn-Baumeister bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen ernannt worden.

Preussen. Der bei der Königlichen Eisenbahn-Direction in Saarbrücken beschäftigte bisherige Gerichts-Assessor Johannes Frye ist zum Regierungs-Assessor ernannt worden. Dem Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Gustav Schulze in Berlin ist die Stelle eines ständigen Vertreters des Ober-Betriebs-Inspectors der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und dem bisherigen Königl. Eisenbahn-Baumeister von Geldern zu Berlin, unter gleichzeitiger Beförderung desselben zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betrietriebs-Inspector, die Stelle eines solchen bei der gedachten Eisenbahn verliehen worden.

Ausland.

* Die **Morschansk-Syzran Eisenbahn-Gesellschaft** baut nach Concession vom 28. April 1872 von Morschansk (Gouvernement von Tamboff), welches die Endstation der Riask-Morschansk-Eisenbahn ist, bis zur Stadt Syzran an der Wolga.

Die Bahn erhält eine Länge von 499 Werst und mit den Reserve-Geleisen 562 W. Dieselbe wird für ein Geleise, 5 Fuss Engl. breit, ausgeführt und bietet der Bau keine besonderen Schwierigkeiten.

Das veranschlagte Baucapital beträgt im Ganzen 22 459 200 Rub. metal. oder pro Werst (499 W.) 45 008 Rub.

Die Arbeiten sind den 22. August (alten Stils) 1872 angefangen und muss die Bahn gemäss der Vorschriften der Concession bis zum 28. April 1875 beendigt sein; in Wirklichkeit wird sie aber bereits Ende August 1874 vollständig eröffnet werden. Und zwar wird die Bahn auf ein Mal eröffnet werden und ist zu diesem Zwecke von zwei Seiten her der Bau in Angriff genommen.

Die Bahn hat für den durchgehenden Verkehr grosse Bedeutung. Sie schliesst bei Riask an die im Bau begriffene Riask-Wiasma Eisenbahn und wird der kürzeste Verbindungsweg zwischen dem mittleren Wolga-Strome, den Central-Gouvernements Russlands, Riga und Warschau sein. Einen unzweifelhaft grossen Einfluss auf die Entwicklung der Circulation auf dieser Bahn wird der Bau einer Eisenbahn von Syzran nach Orenburg haben (die allerhöchste Bestätigung der Concession dieser Bahn wird für die erste Hälfte des Jahres 1874 erwartet), welche sie zum Hauptweg des Handels mit Central-Asien und später auch vielleicht noch mit Indien machen wird. Der Haupt-Localverkehr wird aus Getreide und Spiritus bestehen, ungerechnet den zu erhoffenden Transitverkehr von Asiatischen Waaren, wie Seide, Baumwolle etc.

Die mittlere Entfernung zwischen den Stationen beträgt 21 Werst. Im Ganzen sind 24 Stationen projectirt. Mittelstationen sollen mit der Entwickelung der Circulation erbaut werden.

Bauunternehmer ist Sergei Dmitriewitsch Baschmakoff, welchem wir die vorstehenden Notizen verdanken, — Haupt-Ingenieur Peter Antonowitsch Boreischa.

— *r* — **Calabrisch-Sicilianische Eisenbahnen.** Gemäss einer durch ein Gesetz d. d. 30. December 1871 genehmigten Convention übernahm mit 1. Januar 1872 die Gesellschaft der Südbahn den Betrieb der Calabrisch-Sicilianischen Bahnen. Diese Bahnen waren jedoch zu diesem Zeitpunkte nicht in jenem Stande, welcher der Bestimmung des Gesetzes vom 31. August 1868 entsprach, durch welches der Bau der Linien der Unternehmung Vitali, Charles, Picard & Cie. übertragen worden war. Ein Theil der noch ausständigen Arbeiten wurden noch nach dem 1. Januar 1872 von der genannten Unternehmung ausgeführt, andere, namentlich solche welche die Sicherheit des Betriebes berührten, von der den Betrieb ausübenden Geseellschaft. Auch wurden Vereinbarungen getroffen, wonach die Staatsverwaltung auf Kosten der Unternehmung alle die Arbeiten herstellen lassen kann, welche letztere vertragsgemäss zukommen. Der Bau der Calabrisch-Sicilianischen Bahnen erfolgte auf Kosten des Staates, und wurden für denselben durch Gesetz vom 28. August 1870 die Summe von 90 Millionen Lire, auf die Jahre 1870—74 repartirt, bewilligt, durch ein Gesetz vom 23. Juni 1873 sodann für die Jahre 1875—1877 die weitere Summe von 46 Millionen Lire. Nach den definitiven Projecten haben die Calabrisch-Sicilianischen Bahnen eine Gesammtlänge von $638_{,031}$ Kilm., von denen $416_{,581}$ Kilom. auf das Calabrische und $221_{,420}$ Kilom. auf das Sicilianische Netz kommen. Die abgeschlossenen Accorde umfassen alle zum Netze gehörenden Linien mit Ausnahme der Strecke Campofranco-Montedoro-Serradifalco bezüglich welcher die Genehmigung der gewählten Trace erst im September erfolgt ist.

Der Werth der Accorde und der durch Verträge engagirten Summe beträgt im Ganzen 124 863 924 Lire.

Nach dem Stande der Arbeiten ist für die ersten Monate des Jahres 1874 die Eröffnung der Strecke von Cariati nach Cotrone (Jonische Linie) in Aussicht zu nehmen. Im Laufe der ersten Hälfte des Jahres 1874 steht in Sicilien die Eröffnung der Strecken Leonforte-Villarosa, Caldare-Porto-Empedocle, Lercara-San Pietro, und von der Station Palermo an den Hafen zu erwarten; in der zweiten Hälfte desselben Jahres werden noch weitere Strecken sowohl in Sicilien als in Calabrien eröffnet werden. Für Transport- und Zugmaterial wurde bis Ende October 1873 die Summe v. b. 414 $972_{,29}$ Lire verausgabt.

Beilage zu № 16. Leipzig, am 27. Februar 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN
über
neue Tarife und Tarifänderungen
pro Januar 1874.

I. Deutsche Eisenbahnen.

2. Altona-Kiel.

I. Local-Tarif für die Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung.
Keine Aenderungen.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

c) Altona-Kiel mit den Dänischen Staatsbahnen. Circulair No. 18 vom 24. November 1873 (gültig vom 1. Januar 1874).
I. Tarifirung von Hopfen,
II. Anwendung der Sätze „Nyborg transito".

e) Altona-Kiel mit Berlin-Hamburg.
Nachtrag II vom 1. Januar 1874 enthält Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung einerseits und Station Hamburg transito (Berlin-Hamburger Eisenbahn) andererseits.

3. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

(Generaldirection in Carlsruhe.)

I. Local-Güter-Tarife.
vacat.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Basel, Schweizer. Centralbahnstation einerseits und verschiedenen Badischen Stationen andererseits vom 1/1. 1874 (9 Kreuzer).
b) I. Nachtrag hierzu vom 1/1. 1874.

5. Königl. Bayerische Staatsbahnen.

II. Tarife für den directen Verkehr.

20. a) Nachtrag IV zum Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarif vom 15/2. 1874, enthaltend Tarifsätze für die Stationen der Kgl. Bayer. Staatsbahnen: Blaichach, Dachau, Schonungen und Sonthofen (6 Kreuzer).

b) Nachtrag V zum Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarif vom 15/1. 1874, enthaltend Frachtsätze für Beuel, Station der Rheinischen Eisenbahn (6 Kreuzer).

67. Nachtrag XXI zum Süddeutschen Gütertarife vom 20/1. 1874. Tarif für Rohzuckertransporte zwischen Beraun, Pilsen, Radotin, Rokycan und Zdic (Böhmische Westbahn) einer- und der Badischen Station Waghäusel anderseits (gratis).

67. Nachtrag I zum Böhmisch-Bayerischen Gütertarife (vide Beilage zu Nr. 90 de 1873: 4. Bayerische Ostbahnen), enthaltend Frachtsätze für die Stationen Blaichach, Dachau und Sonthofen, dann für Fürth am Walde transito nach Bayern (Specialtarif 4 für Steinkohlen und Coaks) und für Uebersee (Specialtarif für Cement) vom 15/1. 1874 (3 Kreuzer).

77. Nachtrag II zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen der Kgl. priv. Bayer. Ostbahn und der K. K. priv. Vorarlberger Bahn (vide Beilage zu Nr. 74 de 1873: 4 lit. für Bayer. Ostbahnen), enthaltend neue Frachtsätze für die Stationen der Vorarlberger Bahn nach verschiedenen Ostbahnstationen (in Folge Linienkürzung der Ostbahn) vom 1/1. 1874 (gratis).

78. Nachtrag II zum directen Gütertarif zwischen der Böhmischen Westbahn und der Vorarlberger Bahn (vide Beilage zu Nr. 74 1873: 4 lit. für Bayerische Ostbahnen), enthaltend neue Tarifsätze für die Vorarlberger Verbandstationen nach diversen Ostbahnstationen (in Folge Ostbahnlinienkürzung) via Furth am Wald — München oder Nürnberg — Lindau vom 1/1. 1874 (gratis).

6. Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Von Frankfurt bis Bebra und von Elm bis Gemünden.
(Königliche Direction in Cassel.)

I. Localtarif.

Nachtrag IX zum Gütertarif vom 6/5. 1872 und Nachtrag zum Gütertarif der früheren Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn, beide gültig vom 1/1. 1874 ab, enthaltend Aenderungen des Entfernungsmasses von Meilen in Kilometer.

II. Tarife für den directen Verkehr.

c) Hannover-Thüringischer Eisenbahn-Verband via Cassel resp via Leinefelde Gültig vom 1/1. 1874 ab.
a) Nachtrag XI zum Gütertarif vom 1/9. 1872, enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen α) der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement, β) der Waaren-Classification.
b) Nachtrag XII zu demselben Tarife, Aufhebung des Normalgewichts für Heringe betreffend.

7. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

(Königliche Eisenbahn-Direction in Elberfeld.)

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a. Rheinisch-Thüringischer Verband. Nachtrag XXIX vom 15/12. 1873.
1. Aenderungen und Ergänzungen in der Waarenclassification.
2. Tarifsätze der Station Freiberg der Leipzig-Dresdner Bahn.

b. Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischer Verband resp. Verkehr mit den Niederländischen Staatsbahnen. Nachtrag I vom vom 15/12. 1873.
1. Ergänzungen der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Waaren-Classification.
3. Veränderte Tarifsätze für Station Steinbruch im Specialtarife I.
4. Druckfehler-Berichtigungen.
5. Alphabetische Waaren-Classification zu den Specialtarifen des Verbandes im Verkehr mit den Niederländischen Staatsbahnen.
6. Druckfehler-Berichtigungen zu den sub 5 gedachten Specialtarifen.

c. Bergisch Märkisch-Thüringischer Güterverkehr. Nachtrag III vom 1/12. 1873.
1. Aenderungen resp. Ergänzungen der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement.
2. Aenderungen resp. Ergänzungen der Waaren-Classification.
3. Ausnahmefrachtsatz Bebra-Arnstadt für Schwerspath.
4. Berichtigung von Druckfehlern.

g. Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband. Nachtrag IV vom 1/2. 1873 zum Kohlentarife vom 1/10. 1870.
Tarifsätze für den Verkehr von Köln-Mindener Kohlenstationen nach Stationen der Bergisch-Märkischen (oberen Ruhrthal- und Hessischen Nord-) Bahn via Dortmund-Schwerte.

h. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag IV vom 1/12. 1873 zum Kohlentarife vom 15/3. 1872.
Tarifsätze für die Stationen Mainkur und Mecrholz.
Nachtrag V vom 15/12. 1873 zum obigen Tarife. Tarifsätze für die Stationen Bottrop, Horst und Schalke.

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

h) Der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen der Berlin-Anhaltischen Bahn einerseits und der Thüringischen Bahn und Werrabahn anderseits vom 1/2. 1870 nebst Nachträgen ist aufgehoben und durch einen neuen Tarif vom 1/1. 1874 ersetzt worden. 10 Sgr.

10. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

(Direction in Berlin.)

I. a) Im Local-Verkehr und in sämmtlichen directen Verbänden, an denen Stationen der diesseitigen Bahn betheiligt sind, ist bei der Frachtberechnung für Heringe nicht mehr das Normalgewicht von 3 resp $1^1/_2$ Ctr. pro Tonne, sondern das wirkliche Gewicht der Sendung zum Grunde zu legen. Die Sätze der betreffenden ermässigten Classen treten erst bei Aufgabe von mindestens 100 Ctr. ein.

b) Aufgeschlossener Baker-Guano im Local-Verkehr und im Verkehr mit der Magdeburg-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter Bahn
unter 100 Ctr. Classe A.
über 100 „ „ D.
nicht aufgeschlossener — in Ladungen von 200 Cr. — Sp. T. III.

II. b) Haamburg-Stettiner Verkehr via Berlin. Ein neuer

Tarif für die Beförderung von Gütern, Leichen etc. ist vom 1/1. 1874 ab gültig eingeführt, durch welchen der bisherige Tarif vom 15/11. 1870 aufgehoben wird.

11. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

(Directorium in Berlin.)

I. Local-Güter-Tarif.

Nachtrag X vom 15/12. 1873 resp. 1/1. 1874, enthaltend Classifications-Aenderungen.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

b) mit Stationen der Magdeburg-Leipziger und Halle-Casseler Bahn.

Nachtrag IX vom 10/12. 1873 resp. 1/1. 1874, enthaltend Classifications-Aenderungen, Tarifsätze für den Verkehr zwischen Buckau und Lichterfelde, zwischen Förderstedt und Berlin-Potsdam Magdeburger Stationen, sowie Berichtigungen.

c) mit Stationen der Berlin-Stettiner Bahn. Nachtrag VI vom 1/12. 1873 resp. 1/1. 1874, enthaltend Classifications-Aenderunng.

d) im Schlesisch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande. Nachtrag VIII vom 1/1. 1874, enthaltend Classifications-Aenderungen, Tarifsätze für die Stationen Strehlen, Münsterberg und Wartha der Oberschlesischen und Sosnowice der Warschau-Wiener Bahn, sowie Ergänzungen der Tariftabellen.

13. Braunschweigische Eisenbahn.

(Direction in Braunschweig.)

I. Localtarife. vacat.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr

d) des Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag LIV vom 15/1. 1874, enthaltend Tarifsätze für den directen Güter- und Kohlenverkehr der Magdeburg-Halberstädter Station Ermsleben. Nachtrag LV vom 1/2. 1874, enthaltend: α) Tarif-Bestimmungen, β) Classifications-Aenderungen.

17. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm Luxemburg-Bahn.

I. Localtarif der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

Die Transitsätze Trois-vierges, sowie die Tarifsätze von und nach Bettingen Grenze, sowie Trois-vierges Grenze in dem auf der Wilhelm-Luxemburg-Bahn für die Beförderung von Bausteinen, Erzen etc. bestehenden Ausnahmetarife vom 16/9. 1872 sind für Roheisen im Verkehre zwischen Antwerpen, Gent, Ostende und Wilhelm-Luxemburg-Stationen durch den sub Littr. b. bezeichneten Tarifnachtrag IV. aufgehoben worden.

II. Tarif für den directen Güterverkehr.

a. Tarife des Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes, Nachtrag VIII — 10 Sgr. —, enthaltend einen neugedruckten Tarifmeilenzeiger für die Stationen der Hessischen Ludwigsbahn. Ausser der Neuaufnahme einiger Stationen dieser Bahn sind Aenderungen in den seitherigen Tarifmeilen nicht eingetreten.

b. Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und den Stationen Antwerpen, Gent und Ostende, andererseits via Luxemburg-Bettingen, Nachtrag IV — gratis —. Durch denselben werden die in den Haupttarif vom 1/10. 1872 bezw. in die Nachträge II und III vom 1/4. und 1/12. 1873 aufgenommenen Tarifsätze für den Verkehr zwischen Antwerpen, Gent, Ostende und Basel, Mülhausen, Colmar, Strassburg aufgehoben.

Nachtrag zu dem Specialtarife für die Beförderung von Roheisen, Nachtrag III — gratis —, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen Antwerpen, Gent und Ostende einerseits und Wilhelm-Luxemburg-Stationen andererseits via Bettingen bezw. Trois-vierges.

c. Tarif Franco-Belge-Est.

In Folge Einführung des sub Littr. b. bezeichneten Tarif-Nachtrages für die Beförderung von Roheisen zwischen Antwerpen, Gent, Ostende und Wilhelm-Luxemburg-Stationen sind die nach dem Specialtarife Nr. 11 des Tarifs für denselben Verkehr bisher gültigen Frachtsätze für Roheisen aufgehoben.

d. Tarif für den Antwerpen-Baseler-Verkehr via Rheinroute. Die durch den IV. Nachtrag zum Tarife Antwerpen, Gent, Ostende — Elsass - Lothringen via Luxemburg - Bettingen (cfr. Littr. b.) am 1/1. 1874 zur Einführung gelangten Antwerpen - Baseler Sätze sind unverändert auch via Rheinroute angenommen und eingeführt. Gleichzeitig sind die bisherigen Sätze Antwerpen-Basel — Tarif vom 1/4. 1873 — ausser Kraft gesetzt.

q. Tarif für den Transport Englischer Ausstellungsgegenstände zur Wiener Weltausstellung ab Boulogne, Calais, Dunkerque, St. Valery vom 12/1. 1873. Der Tarif ist mit dem 31/1. 1874 aufgehoben worden.

r. Tarif für den Transport von Ausstellungsgegenständen zur Wiener Weltausstellung ab Paris und Laon vom 1/2. 1873. Der Tarif ist mit dem 31/1. 1874 aufgehoben worden.

4. Für den Transport von Bier in Wagenladungen von 5000 Kilogr. von Nürnberg nach Paris via Aschaffenburg - Langmeil - Forbach-Amanvillers ist ein Specialfrachtsatz von 57 Frcs. 55 Cts. pro Tonne mit dem 16/1. 1874 zur Einführung gebracht worden.

18. Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. Localtarif. Vacat.

II. Tarif für den directen Güterverkehr

f. Hamburg-Schlesischer Verband via Lübeck-Stettin: Nachtrag VI vom 1/1. 1874, enthaltend Bestimmungen über An- und Abfuhr, und ermässigte Frachtsätze für Eil- und Normalgut.

e. Danzig mit Hamburg via Stettin-Lübeck.

Nachtrag I vom 1/1. 1874, enthaltend Bestimmungen über An- und Abfuhr, Classifications - Aenderungen und ermässigte Frachtsätze für Eilgut, Classe I und Specialtarif III.

d. Hamburg mit Stationen der Berlin-Stettiner-Eisenbahn via Lübeck.

Nachtrag II vom 1/1. 1874, enthaltend reglementarische und tarifarische Bestimmungen, sowie Ausdehnung des Verkehrs auf die Stationen Stargard, Cöslin, Colberg und Stolp.

21. Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

I. Localtarif a. für Hannover-Altenbeken.

Nachtrag IV, gültig vom 1/1. 1874 ab, enthält reglementarische und tarifarische Bestimmungen.

II. Tarife mit anderen Bahnen:

a. Hannover-Altenbeken mit Stationen der Hannoverschen Staatsbahnen.

Nachtrag VI, gültig vom 1/1. 1874 ab, enthält reglementarische und tarifarische Bestimmungen.

22. Hannoversche Staatsbahn.

I. Localtarif.

a. Haupttarif, Nachtrag vom 1/1. 1874.

Einführung des Kilometerzeigers, Nachtrag vom 1/1. 1874. Tarifsätze für Langwedel.

II. Tarife.

a. Hannoversche Staatsbahn mit Hamburg K. M. via Harburg. Nachtrag VIII vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

b. Honnoversche Staatsbahn mit Oldenburgischen resp. Westfälischen Stationen via Bremen. Nachtrag vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

c. Hannoversche Staatsbahn mit Westfälischen Stationen via Rheine. Nachtrag vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

d. Niederdeutscher Eisenbahn-Verband via Hohnstorf-Lauenburg resp. via Harburg-Hamburg. Nachtrag vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

Nachtrag ausgegeben im Januar 1874. Streichung der Worte in der Vorbemerkung des Nachtrags vom 1/9. 1873 sub a. „resp. zur Weiterexpedition“, sub b. „oder behuf des Weitertrangsports nach diesen Stationen zur Umexpedition gelangen müssen.“

e. Hannover - Niederländischer Verband. Nachtrag vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

f. Hannoversche Staatsbahn - Stationen der Strecke Rheine - Minden mit Amsterdam etc. via Salzbergen. Nachtrag vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

g. Hannoversche Staatsbahn - Stationen östlich von Minden mit Amsterdam etc., sowohl via Salzbergen als via Oberhausen-Emmerich. Nachtrag vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

h. Norddeutscher Eisenbahn-Verband.

a. Gütertarif, Specialtarif für Rohzucker, sowie Zucker in Mehl- oder Krümelform in Quantitäten von mindestens 100 Ctr. vom 1/1. 1874.

Nachtrag vom vom 10/1. 1874. Tarifsätze für Arnheim.

i. Norddeutsch - Niederländischer Verkehr. Nachtrag vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

k. Hannoversche Staatsbahn mit Leipzig - Dresden via Nordhausen vacat.

l. Hannoversche Staatsbahn und Braunschweigische Bahn mit Halle-Cassel und Magdeburg - Leipzig via Northeim - Herzberg - Nordhausen bezichungsweise via Arenshausen und Herzberg - Osterode-Seesen. Nachtrag 29 vom 1/1. 1874.

Aufhebung des Normalgewichts für Heringe.

Nachtrag 30 vom 1/1. 1874. Ausnahme - Tarifsätze für die Artikel Steine.

m. Hannover - Thüringischer - Eisenbahn - Verband via Nordhausen resp. via Leinefelde. Nachtrag 16 vom 1/1. 1874.

Anderweite Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, Declassification der Artikel: „Abfall oder Rückstand von der Salpetersäure-Fabrication, Bolus, Cementröhren, Cichorienschnitze, Cichorienwurzel, frische, Engelroth, Gaswasser oder Abfallwasser,

Glas, Glasurerz, Glaubersalz aller Art, lose oder in Säcken, Graphit, Jute und Jutegarn-Abfälle, Knochenfett und Klauenfett, Knochenleim, Kreide, rohe, auch geschlemmte, Benzin, Lumpen, Dünger, Malzkeime zum Düngen, Mergel, Mörtel zur Bekleidung der Dampfröhren und Domen der Dampfkessel, Mutterlauge, Orseille, Packpapier aller Art, in verschnürten Ballen oder Packen, Presskohle, Stärke oder Stärkemehl, Steingut, Töpferwaaren, Ofenkacheln und thönerne Schmelztiegel, Talksteine, Talkerde, Walkerde, Walkfett und Walköl, Wolle aller Art und ungefettete Wollabfälle, ungepresst oder nicht würfelförmig gepresst. — Aufhebung des Normalgewichts für Champagner. — Frachtberechnung für landwirthschaftliche Maschinen. Nachtrag 17 vom 1/1. 1874.

Declassification der Artikel Rohzucker, Farin und Zucker in Mehl- und Krümelform. — Nachtrag 18, Frachtermässigung für Heringstransporte.

27. Leipzig-Dresdner und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

I. Localverkehr.

Zu Ia. Anhang zum Localtarif vom 1/5. 1874. Güterfracht-Tarife zwischen Leipzig-Dresdner Sationen im Transit über die Sächsische Staatsbahnstrecke Döbeln-Ostrau-Riesa enthaltend vom 1/1. 1874 (1 Ngr.).

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

zu IIi. Tarif für den Güterverkehr zwischen Sationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn andererseits vom 1/1. 1874 (5 Ngr.) und

Anhang zu den Tarifen für den Localverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Güterfracht-Tarife zwischen Staatsbahnstationen im Transit über die Leipzig-Dresdner Bahn (Riesa-Dresden und Doebeln-Dresden) enthaltend, vom 1/1. 1874 (1 Ngr.).

31. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig resp. Halle-Cassel.

f. Nachtrag 11. vom 15/1 1874 zum Tarife für den Rheinisch-Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband. Berichtigung des 3. Nachtrags. Tarifsätze für die in den Verkehr einbezogene Station Friedberg der Main-Weser Bahn.

32. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Localtarife vacat.

II. Tarife mit andern Bahnen:

e. Berlin-Kölner Verbands-Güter-Tarif:
Nachtrag XIX. gültig vom 1/1. 1874 ab, enthält Tarifbestimmungen, anderweite Tarifsätze zwischen Berlin und Spandau einerseits und Kreiensen andererseits, Tarifsätze für die in den Verband aufgenommene Station Dollbergen und Tarifsätze zwischen Salzwedel und Bergen a/D. einerseits und Lehrte via Uelzen andererseits.

f. Berlin-Kölner Verband-Kohlentarif.
Nachtrag XI. gültig vom 15/1. 1874 ab, enthält Berichtigungen und ermässigte Tarifsätze für die Stationen Danzig und Neufahrwasser.

v. Hamburg-Berliner und Hamburg-Leipziger Verkehr Nachtrag VI., gültig vom 1/1. 1874 ab, enthält reglementarische und tarifarische Bestimmungen.

Neuer Tarif X. Special-Tarif für Salz zwischen Linden-Hannover-Altenbekener Bahn und Niederschlesisch-Märkischen Stationen via Lehrte-Stendal und via Helmstedt-Potsdam gültig vom 20/1. 1874 ab. — Preis 1 Sgr.

Betheiligt sind:

1. die Hannover-Altenbekener Bahn mit Station Linden. Sodann als Transitbahnen 2. Hannoversche Staatsbahn. 3. Magdeburg-Halberstädter Bahn 4. Braunschweigische Bahn 5. Berlin-Potsdam Magdeburger Bahn. 6. die Niederschlesisch-Märkische Bahn mit den Stationen Copenick, Fürstenwalde, Briesen, Frankfurt a/O., Finkenheerd, Guben, Jessnitz, Sommerfeld, Soran, Hansdorf, Bunzlau, Hainau, Liegnitz, Maltsch, Neumarkt, Breslau, Lauban, Greiffenberg, Rabishau, Hirschberg, Märzdorf, Landeshut, Liebau, Dittersbach, Waldenburg, Altwasser.

34. Main-Weser-Bahn — Cassel-Frankfurt a. M.

(Königliche Direction der Main-Weser-Bahn zu Cassel)

I. Localtarif.

Zum Haupttarif vom 1/2. 1869. 20. Nachtrag, gültig vom 1/1. 1874 ab, enthält: Bestimmung über Zulassung eines Uebergewichts bei Wagenladungen.

35. Nassauische Eisenbahn

(Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden).

I. Tarif für den localen Verkehr auf der (vormaligen) Taunus-Eisenbahn und deren Zweigbahnen (Frankfurt a/M.-Curve-Wiesbaden, Höchst-Soden, Castel-Mainz und Curve-Biebrich) vom 1/1. 71.

Nachtrag I v. 1/1. 74. Berichtigung und Ergänzung des Tarifs für den Viehtransport auf ungedeckten Güterwagen in ganzen Wagenladungen. Gratis.

IIb. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen der Rheinischen Eisenbahn einerseits und der Nassauischen Eisenbahn andererseits via Oberlahnstein resp. Bingerbrück-Rüdesheim vom 1/11. 72.

Nachtrag II v. 25/11. 73. Ermässigte Sätze des Specialtarifs und des Ausnahmetarifs für Kohlen und Coaks im Verkehre verschiedener Stationen der Rheinischen Eisenbahn. Gratis. (Siehe Nr. 45.)

36. Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Localtarif

Nachtrag v. 1/1. 74 zur dritten Auflage über Beförderung von Personen und Reisegepäck,

Nachtrag v. 1/1. 74 zur vierten Auflage über Beförderung von Gütern etc. enthaltend Aenderung der tarifarischen Bestimmungen zum Zweck der Anwendung des Kilometers statt der Meile.

37. Nordhausen-Erfurt.

I. Local-Güter-Tarif für Nordhausen-Erfurt vom 1/9. 1873; Nachtrag II. vom 20/1. 1874 enthält Abänderungen der Waaren-Classification.

39. Oberschlesische Eisenbahn.

I. a—h. Localverkehr.

Nachtrag vom 1/1. 1874 zu den Localtarifen für die zum Oberschles. Eisenbahn-Unternehmen gehörigen Bahnen, betreffend Aufhebung der tarifarischen Bestimmungen, in welchen ein fester Meilensatz für die Berechnung der Frachtgebühren vorgesehen ist, sowie Einführung anderweiter, der neuen Maass- und Gewichts-Ordnung angepasster Bestimmungen.

Localtarif-Tabelle vom 1/1. 1874 für die zur Station erhobene bisherige Haltestelle Hopfengarten.

Seit 15/1. 1874 wird „Arsenik" zu den Sätzen der Classe A—B des Localtarifs der Oberschlesischen Bahn, Classe A des Localtarifs der Wilhelmsbahn und Niederschlesischen Zweigbahn, sowie der Classe I des Localtarifs der Neisse-Brieger Bahn befördert.

II. Tarife für den Verbands-Güterverkehr.

A. mit allgemeinen Tarifsätzen.

f) Seit 1/1. 1874 ist im Stettin-Schlesischen Verbandstarife der Frachtsatz der Classe B zwischen Stettin und Beuthen auf $15_{,7}$ Sgr. pro Ctr. ermässigt.

Ferner ist der Frachtsatz für Getreide und Hülsenfrüchte in Wagenladungen im Verkehr Stettin-Oderberg resp. Annaberg auf $12_{,4}$ Sgr. pro Ctr. ermässigt.

h) Nachtrag V vom December 1873 zum Stettin-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarif via Posen-Kosel-Lundenburg, betreffend die event. Erhebung von Verbindungsbahn-Gebühren in Wien.

l) Nachtrag II vom 15/1. 1874 zum Stettin-Oberungarischen Verbandtarif via Posen-Kosel-Oderberg, enthaltend ermässigte Tarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlproducte, im Verkehr von Stettin nach Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

o) Nachtrag 1 vom 1/1. 1874 zum Norddeutsch-Ungarischen Verbandtarif via Breslau-Oderberg-Ruttek, enthaltend ermässigte Tarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlproducte im Verkehr von Hamburg, Lübeck, Berlin, Magdeburg und Brandenburg nach Kaschau, Ruttek, Budapest und Steinbruch.

Seit 1/1. 1874 sind ferner die Tarifsätze für Roh- und Rolltabak, Tabakstengel und Rippen von

Bremen	nach Pest	auf	$22_{,68}$ Sgr.	pro Ctr.
„	„ Szolnok	„	$25_{,03}$ „	
„	„ Ruttek	„	$20_{,35}$ „	
„	„ Kaschau	„	$25_{,75}$ „	

ermässigt.

B. für einzelne Transport-Artikel.

m) n) Gemeinschaftlicher Tarif vom 1/1. 1874 zwischen Stationen der Oberschlesischen bezw. Wilhelmsbahn einerseits und Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn andererseits via Altwasser für Roh-, Brucheisen und alte Eisenbahnschienen, an Stelle der Tarife vom 1/7. und 1/10. 1869.

41. Königliche Ostbahn.

I. Localtarif.

1. Nachtrag vom 1/1. cr. Die Eröffnung der Haltestelle Ksionsken für den Güterverkehr in Wagenladungen sowie Tarif-Ergänzungen betreffend.

2. Bekanntmachung. Vom 1/1. cr. ab treten die Bestimmungen des Ostbahn-Localtarifs, in welchem die Meile als Entfernungsmaass aufgeführt ist, ausser Kraft, und werden überall an Stelle einer Meile $7_{,5}$ Kilometer gesetzt.

II. Tarife für den directen Verkehr.

u. Bekanntmachung, betreffend Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Schwellentransporte von Schulitz nach Essen im Ost-deutsch-Rheinischen Verbande vom 28/1. cr. ab.

43. Pfälzische Eisenbahnen.

I. Localtarife.

a) Nachtrag IX vom 31/12. 1873 zum Localtarife der Pfälzischen Bahnen für die Stationen Kirchheimbolanden und Morschheim, Theilstrecke der Donnersberger Bahn (gratis)

II. Directe Güterverkehre.

b) Saarbrücker-Rhein-Nahebahn — Württembergischer Güterverkehr. IV. Nachtrag von gleichem Datum zum Tarife zwischen der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn einerseits und der Württembergischen Bahn anderseits. Tarifsätze über Eisenfabrikate ab vorgenannter Station Völklingen enthaltend (gratis)

c) Saarbrücker-Rhein-Nahebahn — Badischer Güterverkehr. III. Nachtrag von gleichem Datum zum Tarife zwischen der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn einerseits und der Badischen Bahn anderseits. Tarifsätze über Eisenfabrikate ab Völklingen, Station der Saarbrücker Bahn enthaltend (gratis)

d) Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. VIII. Nachtrag zum Reglement für die directe Güter- etc. Beförderung vom 1/3. 1872, gültig vom 1/1. 1874, enthaltend Tarif-Meilenzeiger.

e) Main-Neckar-Pfälzischer Güterverkehr. II. Nachtrag von gleichem Datum zum Tarife mit der Main-Neckar-Bahn mit demselben Inhalte (gratis).

f) Provisorischer Tarif vom 31/12. 1873 für Kirchheimbolanden und Morschheim im Verkehre mit der Hessischen Ludwigsbahn (gratis).

g) I. Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Tarife mit der Hessischen Ludwigs- und Frankfurt-Offenbacher Bahn, die Kilometer-Entfernung für die Station Offenbach enthaltend (gratis).

45. Rheinische Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

1. Im Rheinisch-Nassauischen Verkehr wird der Artikel „Glaserkitt" zur Classe II resp. A befördert.

do. Nachtrag II zum Rheinisch-Nassauischen Gütertarife vom 1/11. 1872. 1 Sgr.

do. „Cement" in geschlossenen Wagenladungen à 200 Centner wird zum Satze des Specialtarifs befördert.

4. Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Specialtarif I für grobe Eisenhüttenwaaren aller Art des Rheinisch-Saarbrücker Gütertarifs vom 1/1. 1874, gratis.

do. Der Artikel „Glaserkitt" wird zu den Sätzen der Classe II resp. A befördert.

5. Special-Tarif vom 1/1. 1874 für den Transport von Steinkohlen etc., von Stationen der Rheinischen Eisenbahn nach Stationen der Bayerischen Staats- und Bayerischen Ostbahn via Rheinhausen-Osterath-Bingen-Mainz-Aschaffenburg. 1 Sgr.

do. V. Nachtrag vom 15/1. 1874 zum Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarife vom 1/11. 1872, 2 Sgr., enthaltend directe Frachtsätze für Beuel, Station der Rheinischen Bahn.

do. Ausnahme-Tarif für Roheisen und Eisenerz vom 15/1. 1874 im Verkehre zwischen Rheinischen Stationen Aachen, Duisburg (Stadt), Düren, Eschweiler, Essen und Köln nach Wien und St.-Valentin, Stationen der Kaiserin Elisabeth-Bahn, gratis.

do. Eür Graphitsendungen in Wagenladungen von Pilsen (Böhmische Westbahn) nach Essen (Rheinische Bahn) ist ein ermässigter Frachtsatz vereinbart worden.

12h II. Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarife vom 1/3. 1873. Enthaltend: Frachtsätze für den Transport von Getreide etc. von und nach den Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahn Middelburg u. Vlissingen.

do. Die Station Fürther-Kreuzung der Bayerischen Staatsbahn wird mit den Fürther Sätzen in den Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Tarif vom 1/3. 1873 aufgenommen.

12k I. Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarife für Station Prag etc. vom 1/2. 1873. Enthält: Frachtsätze für Getreidetransporte etc. von und nach den Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn Middelburg und Vlissingen.

13. Der Artikel 6 der reglementarischen Bestimmungen des Tarifs für den Rheinisch-Belgischen Eisenbahn-Verband vom 1/8. 1873 erhält folgenden Zusatz: „Werden Colli von geringem Gewichte als Frachtgut aufgegeben, so wird, falls sich hierfür die Berechnung in Eilfracht günstiger stellt, diese letztere zur Anwendung gebracht."

13 u. 14. Für Schweineschmalz (saindoux) und gesalzenen Speck (lard salé) in Wagenladungen von Antwerpen nach Speicher via Maestricht-Aachen-Düren ist ein directer Frachtsatz von Fr. 19,85 pro 1000 Ko. zur Einführung gelangt.

13. u. 14. Special-Tarif vom 20/1. 1874 für Kohlen- etc. Transporte im Verkehre zwischen Gelsenkircken, Station der Rheinischen Bahn nach Belgischen und Französischen Stationen (gratis).

16. I. Nachtrag vom 15/1. 1874 zum Deutsch-Belgischen und Deutsch-Belgisch-Französischen Tarife vom 1/9. 1873. Enthält: Ergänzungen resp. Aenderung der Art. 1, 2, 5 und 6 der reglementarischen Bestimmungen. Ergänzung der Waaren-Classification, Berichtigungen zu den Tarifsätzen, Aufnahme der Stationen Oldenburg, Brake, Hamburg B. H. und Soest W. E., sowie der Stationen Baisieux, Louvain und der Station Tubize (Quenast), letztere nur für Steintransporte, Vorschrift über Kartirung der Sendungen noch nicht tarifirten Belgischen und Französischen Stationen, Ergänzung der Entfernungstabelle.

17. Einführung directer Getreidefrachtsätze ab Passau und Simbach tr. nach Antwerpen, Gent und Ostende tr. sowie nach London.

21. VII. Nachtrag zum Englisch-Französisch-Belgisch-Bayerisch-Oesterreichischen Tarife vom 10/9. 1870. Enthält Frachtsätze für die Stationen der Buschtêhrader Bahn.

29. III. Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Rheinisch-Luxemburgisch- resp. Rheinisch-Lothringischen Rohproductentarife vom 10/12. 1872 (gratis). Die Sätze über die Route Conz-Trier des Haupttarifs und I. Nachtrages ermässigen sich sämmtlich um 1 Thlr.

38. Provisorischer Rohproducten-Tarif vom 15/1. 1874 im Verkehre zwischen Rheinischen und Luxemburgischen resp. Lothringischen Stationen via Herbesthal-Trois-Vierges. Belgische Staatsbahn tr. (gratis).

46. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Localtarif.

Nachtrag II vom 1/1. 1874, Transporttaxen für Fahrzeuge und Vieh in Kilometer umgerechnet, enthaltend.

II a) Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Tarif für den Saarbrücken-Hessischen Verkehr. Frachtsätze für Eisenhüttenwaaren für Station Völklingen enthaltend.

b) Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Tarif für den Saarbrücken-Nassauischen Verkehr. Fachtsätze für Eisenhüttenwaaren für Station Völklingen enthaltend.

c) Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Tarif für den Saarbrücken-Rheinischen Verkehr. Frachtsätze für Eisenhüttenwaaren für die Stationen Beckingen und Völklingen enthaltend.

d) Nachtrag vom 1/1. 1874 zum Tarif im Verkehr mit Wilhelmshafen. Frachtsätze für Eisenhüttenwaaren für die Stationen Beckingen und Völklingen enthaltend.

e) Nachtrag I vom 1/1. 1874 zum Tarif für den Saarbrücken-Französischen Verkehr. Abgeänderte Frachtsätze für Kohlen und Coaks für die Stationen via Fontoy enthaltend.

47. Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

I. Localtarif.

Nachtrag XIII vom 1/1. 1874 enthält: Tarifsätze und Entfernungszeiger nach Kilometern, sowie Tarifänderungen.

II Directe Tarife.

a) Nachtrag I zum Tarife für den directen Braunkohlenverkehr von der Aussig-Tepitzer Bahn etc. nach Sachsen etc. vom 1/1. 1874.

r) Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg (K. M. B.) Harburg, Bremen, Bremerhaven und Geestemünde einerseits und Wien, Jedlesee, Korneuburg und Stockerau andererseits via Dresden-Reichenberg vom 1/1. 1874, Köln-Mindener Bahn, Hannoversche Staatsbahn, Braunschweigische Bahn, Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, Magdeburg-Leipziger Bahn, Mageburg-Halberstädter Bahn, Leipzig-Dresdner Bahn, Sächsische Staatsbahn, Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

s) Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg (K.-M.-B.), Harburg, Bremen, Bremerhaven und Geestemünde einerseits und Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. priv. Oesterreich. Staatsbahn andererseits via Leipzig-Bodenbach vom 1/1. 1874, Köln-Mindener Bahn, Hannoversche Staatsb., Braunschweigische E., Berlin-Potsdam Magdeburger Eisenbahn, Magdeburg-Leipziger Bahn, Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Sächsische Staatsbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

48. Thüringische und Werra-Bahn.

I. Localtarife.

a) Thüringische Bahn. Nachtrag X vom 1/1. 1874. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und der Waarenclassification, sowie Tarifsätze und den Meilenzeiger für die neu zu eröffnende Station Grossheringen (Uebergangspunct für die anschliessende Saalbahn und die Saal-Unstrutbahn).

b) Werra-Bahn. Nachtrag I vom 1/1. 1874. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und der Classification, sowie Tarifsätze für die demnächst zu eröffnende Zweigbahn Schmalkalden-Wernshausen und für den Verkehr zwischen Schmalkalden und den Werrabahn-Stationen.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) Thüringisch-Werrabahn-Verkehr. Nachtrag V vom 1/1. 1874. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen der Waarenclassification und der Tarifsätze. Aufnahme neuer Stationen.

c) Hamburg-Lübeck-Thüringischer Verkehr. Nachtrag III vom 1/1. 1874. Fortfall von Magdeburger Ueberfuhrgebühren und Tarifirung von Heringen betreffend.

d) Hannover-Thüringischer Verband via Halle. Nachtrag VIII vom 1/1. 1874. Tarifirung von Heringen enthaltend.
e) Rheinisch - Westfälisch - Thüringischer Verband (via Arnsberg - Gerstungen resp. Dortmund - Arnsberg - Gerstungen, früher: Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verkehr. Nachtrag IV vom 15/1. 1874. Frachtsätze für neu aufgenommene insbesondere auch Köln-Mindener Verbands-Stationen. Dazu Dienstbefehl Lit. A Nr. 25 und 26.
f) Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Nachtrag VII vom 1/1. 1874. Berichtigung resp. Ergänzung des Tarifs durch Sätze für neu aufgenommene Stationen. Dazu Dienstanweisung Nr. 44. Desgleichen. Dienstanweisung Nr. 45 über Einführung des Kilometermaasses.
Desgleichen. Dienstanweisung Nr. 46 bezüglich der Feststellung des Endtermins für Wiener Welt-Ausstellungs-Transporte.
h) Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Dienstanweisung Nr. 9 (cfr. Mitteldeutscher Verband, Dienstanweisung Nr. 45.)
Desgleichen. Nachtrag Nr. VII vom 10/1. 1874. Berichtigungen und Ergänzungen der Tariftabellen. Dazu Dienstanweisung Nr. 10. Instradirung der Güter ab und nach Thorn.
i) Badisch-Mitteldeutscher Verband. Dienstanweisung Nr. 4 (cfr. Mitteldeutscher Verband, Dientanweisung Nr. 45).
Desgleichen. Nachtrag III vom 10/1. 1874. Berichtigung und Ergänzung der Tariftabellen. Dazu Dienstanweisung Nr. 5. Instradirung der Güter ab und nach Thorn.
k) Schlesisch-Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Nachtrag II vom 20/12. 1873. Tarifsätze für Station Posen. Dazu Dienstanweisung Nr. 3.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

54. K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

I. Ergänzungen des Localtarifes giltig seit 1/1. 1874 (Aenderungen in der allgemeinen Waaren-Classification).

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

Nachtrag I zum directen Kohlentarife via Bodenbach vom 15/10. 1873, giltig seit 1/1. siehe unter 47 IIa.

Kohlentarif nach Stationen der Oesterr.-Nordwestbahn der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Turnau-Kralup-Prager Bahn, giltig seit 5/1. 1874 (siehe unter 71.)

58. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

(General-Direction in Prag.)

Kohlentarif. Der Tarif für den directen Transport mineralischer Kohle von Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach der Kgl. Sächsischen Staatsbahn via Weipert resp. Franzensbad vom 1/10. 1872 nebst Nachtrag I und II ist aufgehoben und durch einen neuen Tarif vom 1/2. 1874 ersetzt worden. Gratis. Siehe unter 47 IIb.

64. A. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesische-Nordbahn.

I. Localtarife.

a. — d. Bezüglich der Tarifirung der Artikel „Heu und Stroh, Metall, Drähte, Tischlerleim" wurde mit 1/1. 1874 in der Waarenelassification die in der Beilage näher bezeichneten Aenderungen eingeführt.
c. Für die Ostrau-Friedlander Eisenbahn wurde am 1/1. 1874 an Stelle des bisher bestandenen Tarifes vom Jahre 1869 ein neuer vom December 1873 zur Einführung gebracht. Verkaufspreis 53 Kreuzer Oesterr. W.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

d. An Stelle des Tarifes zwischen der Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn und unseren Linien und der Oesterr. Staatsbahn vom 1/1. 1872 nebst Nachträgen wurde am 25/1. 1874 ein Tarif für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen Stationen unserer Linien und solchen der Mähr. Grenzbahn eingeführt. Verkaufspreis 82 Kr. Oesterr. W.
k. Mit dem 1/1. 1874 wurde ein Tarif für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen Stationen unserer Linien einer- und der Ungarischen Westbahn andererseits Tr. Oesterr. Staatsbahn zur Einführung gebracht. Verkaufspreis 80 Kr. Oesterr. W.

71. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn

I. Localtarife.

a. Heft I vom 23/4. 1871. Nachtrag II, Ergänzungen, beziehungsweise Aenderungen zu den Bestimmungen.
b. Stationstarife für Eil- und Frachtgüter vom 4/10. 1873, Nachtrag III. Ergänzungen, bzw. Aenderungen zu den Bestimmungen.
Nachtrag II, Druckfehler-Verzeichniss.
c. Einlage zum Nachtrage II zum Kohlentarife vom 1/7. 1872; giltig vom 1/1. 1874, bzw. 14/1. 1874.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

d. II. Auflage der Buschtěhrader Kohlentarife via Kralup, giltig vom 1/1. 1874.

Verschiedenes.

* Aus England. (Wochenbericht des technischen Bureaus von Henry Simon, Civilingenieur, Manchester 7 St. Peters-Square, den 17. Februar 1874.)

Die grosse Actiengesellschaft, welche die atlantischen Kabel fabricirt und legt, zahlt für das vergangene Jahr 25 Proc. Dividende und trägt über 100 000 Thlr. Gewinn vor. —

Ein weiteres atlantisches Kabel, für welches sich vor einiger Zeit eine neue Gesellschaft gebildet, soll im nächsten Juni gelegt werden. Dasselbe unterscheidet sich von allen bisherigen durch sein sehr viel geringeres Gewicht und billigeren Preis; die Depeschen sollen dann zwischen hier und America nur noch 10 Silbergroschen pro Wort kosten. Auf dieser Seite wird der Endpunct nahe bei Valentia, auf Americanischer Seite in Newfoundland sein, von welchem Districte es dann über Nova Scotia nach New-Hampshire geführt wird. Das speciell zur Legung desselben in New-Castle gebaute Schiff von 5000 Tonnen Tragkraft wird dieser Tage vom Stapel laufen. —

Der Werth des im Jahre 1873 aus den vereinigten Königreichen exportirten Telegraphenmaterials, als Drath, Apparate etc., beträgt £ 2 539 563 — gegen 405 518 Pfund Sterling im Vorjahr. —

Die Englischen Eisenbahnwagenleihgesellschaften haben kürzlich ihre Dividenden für 1873 festgestellt, die im Durchschnitt 10 Proc. betragen. —

Unter dem Meeresarm zwischen dem Englischen Festlande und der Insel Wight, stellt man jetzt Bohrungen an, um die Ausführbarkeit einer Tunnelbahn, die genannte Insel mit England verbinden soll, zu untersuchen. Für ein ähnliches Unternehmen zwischen Liverpool und Birkenhead, unter dem Merseyfluss hat sich kürzlich eine Gesellschaft gebildet. Ebenso wird die Nord-Eastern-Eisenbahngesellschaft, um Durham mit Yorkshire zu verbinden, an der Westseite Middlesbrough's einen Tunnel unter der Tees herstellen, da es ihr nicht gestattet ist, an dieser Stelle des Flusses eine Brücke zu bauen. —

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlung (* = ausserordl. Gl.-Vers.).

5. März. Erste Ungarische Waggonfabrik Actien-Gesellschaft zu Budapest.
9/21. „ *Kiew-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.
12. „ Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Berlin.
19. „ *Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenstein) zu Ruhland. Tagesordnung siehe Seite 189.
21. März *Prag-Duxer Eisenbahn zu Prag. Tagesordnung: Antrag auf Aenderung der §§ 16, 17 und 18 der Statuten behufs Reducirung der Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Einzahlungen.

Chemnitz-Komotauer Eisenbahn. Die 7. Einzahlung mit 10% ist in der Zeit vom 23. bis 26. März cr. in Berlin bei Herrn Julius Alexander, in Dresden bei der Sächsischen Creditbank, in Chemnitz bei den Herren Kunath & Nieritz zu bewirken.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
1. März	zu Dresden	Muldenthalbahn	Erdarbeiten und Kunstbauten	—
1. „	zu Trier	Oberbürgermeister	Wasserleitung	140
1. „	zu Mülheim a. Ruhr	Rheinische E.	Erd- u. Maurerarbeiten zu einem neuen Magazinsgebäude etc.	—
2. „	zu Cassel	Bebra-Friedländer E.	Bahnschienen etc.	196
2. „	zu Hirschberg	Niederschl.-Märk.	Hochbauten zu Dittersbach	—
2. „	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	500 To. Portland-Cement	—
3. „	zu Erfurt	Magdeb.-Halberst.	Maurerarbeiten	197
3. „	zu Berlin	Niederschles-Märk. E.	Wagen	173
3. „	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Lagerplätze	—
4. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	800 Kbm. gesiebter Kies	—
4. „	zu Kattowitz	Oberschlesische	Pflasterarbeiten	—
5. „	zu Neisse	Oberschlesische	Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen	—
6. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Güterschuppen zu Harkorten und Haufe	—
6. „	zu Köln	Köln-Mindener	Restaurationsverpachtung	—
6. „	zu Zürich	Schweizer. Nordostbahn	Erdarbeiten, Kunstbauten etc. auf der linksufrigen Zürichsee- resp. Winterthur-Coblenz-Bahn	—
7. „	zu Mannheim	Bad. Eisenb.-Bauinsp.	Eisenconstruction einer Ein- und Aussteigehalle	—
7. „	zu Eschwege	Bebra-Friedländer E.	Portland-Cement	—
7. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner	Erdarbeiten etc.	197
7. „	zu Cüstrin	Breslau-Schw.-Freib. E.	Hochbauarb. zu Kohlow	—
7. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Eisenconstruction	180
7. „	zu Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Verkauf alter Materialien	—
9. „	zu Hirschberg	Niederschl.-Märk.	Zimmerer-, Tischler- und Schieferdeckerarbeiten	—
10. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Radreifen etc. etc.	172

12.	März	zu Kattowitz	Oberschles. E.	Eiserner Ueberbau	—
13.	„	zu Köln	Köln-Mindener	Brückenhölzer	—
14.	„	zu Cassel	Frankfurt-Bebraer	Schienen	196
14.	„	Hannover	Hannov. Stsb.	Wagenachsen etc.	197
16.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen u. Kleineisenzeug	196
16.	„	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	197
17.	März	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Eisenbahnwagen	197
20.	„	daselbst	dieselbe	Locomotiven etc.	197
21.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Oberbaumaterialien	—
24.	„	daselbst	dieselbe	Wagen, Achsen mit Rädern	—
31.	„	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven und Tender für Tarnow-Leluchow	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Bons der Emission 1870—1874.

Die am **1. März 1874** fälligen Bons dieser Emission (Serie No. 10), sowie die Coupons der Bons dieser Emission (Serie No. 1 und 10) werden von diesem Tage an nach dem Wortlaute der betreffenden Bons, erstere mit **500** Frcs., letztere mit **15** Frcs. per Stück bei den nachbenannten Cassen eingelöst:

in Wien bei der **K. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel- und Gewerbe,**
in Frankfurt a/M. bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne,**
in Turin bei der **Casse der Gesellschaft,**
in Paris bei den Herren **Gebrüder v. Rothschild,**

} in der Landesmünze berechnet nach dem Wechselcourse auf Paris von dem der Auszahlung vorhergehenden Tage.

Wien, im Februar 1874.

Der Verwaltungsrath.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Bons der Emissionen 1875—1876 und 1877—1878.

Die am **1. März 1874** fälligen Coupons dieser Bons werden von diesem Tage an bei den nachbenannten Cassen eingelöst:

in Paris bei den Herren **Gebr. v. Rothschild** mit **15** Frcs.,
in London bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne** mit **11** Schilling **11** Pences,
in Berlin bei dem Herrn **S. Bleichröder** mit **4** Thlr. **1** Groschen und **3** Pfennige,
in Amsterdam bei dem Herrn **D. L. Goldschmidt** mit **7.05** Gulden Holländisch.
in Wien bei der **K. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe** mit **6** Fl. Oe. W. in Silber,
in Frankfurt bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne** mit **7** Fl. S. W.

Wien, im Februar 1874.

Der Verwaltungsrath.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zur Herstellung eines ganz aus Eisen bestehenden Oberbaues soll die Lieferung von
110 693 000 Kilo Eisenbahnschienen aus Puddel- oder Bessemerstahl resp. mit Feinkornkopf,
11071 700 Kilo Seitenlaschen aus Bessemerstahl oder Walzeisen,
13 578 000 Kilo eisernen Langschwellen,
412 000 Kilo Laschenbolzen,
291 415 Kilo schmiedeeisernen Querverbindungsstangen,
217 000 Kilo Bolzen mit Muttern zur Schienenbefestigung,
422 380 Kilo schmiedeeisernen Unterlags- und Deckplättchen,
im 680 Kilo Unterlagsbleche
Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Einsendung von zehn Silbergroschen zu beziehen.

Die Offerten sind bis zu dem am

Montag, den 16. März d. J.,

Vormittags 10 Uhr, in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Schienen und Laschen resp. eisernen Langschwellen oder Kleineisenzeug"

an uns einzusenden und erfolgt die Eröffnung der Offerten zur vorangegebenen Terminstunde in Gegenwart der persönlich anwesenden Submittenten.

Strassburg, den 13. Februar 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Lieferung von:
1) 2 662 200 Klgr. oder rot. 69 911 laufende Meter gewalzter Eisenbahnschienen,
2) 28 980 Klgr. oder 42,000 Stück Laschenschrauben,
3) 14 300 Klgr. oder 9500 Stück Unterlags-Platten,
4) 126 140 Klgr. oder 371 000 Stück Tirefonds
soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Submissions-Formulare können bei uns eingesehen, auch auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien von uns bezogen werden.

Die Offerten, welche sowohl auf das ganze Quantum jeder einzelnen Gattung, als auch auf einzelne Theile desselben gerichtet sein können, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Bahnschienen u. s. w."

spätestens zu dem auf

Montag, den 2. März cr., Vormittags 11 Uhr,

anher anberaumten Termin einzureichen; die eingehenden Offerten werden in diesem Termine in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten eröffnet.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, am 8. Februar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bekanntmachung.

Die Lieferung von 4 200 000 Kilogramm Schienen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierzu sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Schienen" bis zum **14. März c., Vormittags 11 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen und der zugehörigen Zeichnungen können gegen Erstattung der Kosten von unserer Central-Materialien-Controle bezogen werden.

Cassel, den 18. Februar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten der Durchlässe, kleinen Brücken, Wegeunterführungen und Wegeüberführungen für die Strecke Peene-Swinemünde 26,, Kilometer der Ducherow-Swinemünder Eisenbahn soll in drei Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen liegen im Büreau des Unterzeichneten, Louisenstrasse No. 25, zur Einsicht aus; Bedingungen und Massenberechnungen können auch auf portofreie Eingabe gegen Erstattung der Copialien durch die Post bezogen werden.

Zur Eröffnung der eingegangenen Offerten, welche mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte für die Erd- und Maurerarbeiten der Ducherow-Swinemünder Eisenbahn“

zu versehen und an den unterzeichneten Baudirector zu richten sind, ist auf **Sonnabend, den 7. März, Vormittags 11 Uhr,** ein Termin in dem Büreau des Unterzeichneten angesetzt.

Stettin, den 13. Februar 1874.

Der Bau-Director der Berlin-Stettiner Eisenbahn.
Schorss.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 10 Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsstücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Central-Bureau hierselbst einzusehen, auch von dem Bureau-Vorsteher, Rechnungsrath Meyer, gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Offerten auf diese Lieferung sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zu dem am **16. März d. J., Vormittags 11 Uhr,** in unserm Central-Bureau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 18. Februar 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Hannoversche Staatsbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

6 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Courierzug-Locomotiven nebst Reservestücken,
2 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Personenzug-Locomotiven,
5 „ „ 3 „ „ Güterzug-Locomotiven nebst Reservestücken und
4 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Tender-Locomotiven

im Wege der Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf **Freitag, den 20. März 1874, Vormittags 10 Uhr,** im Bureau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 2 Thaler bezogen werden.

Hannover, den 20. Februar 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

10 Stück dreiachsigen Personenwagen I/II. Classe, davon 8 Stück mit Bremsen,
28 Stück 4rädr. offenen Güterwagen, davon 7 Stück mit Bremsen, und
5 Stück 4rädr. bedeckten Güterwagen mit Bremsen

im Wege der Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

Dienstag, den 17. März 1874, Vormittags 10 Uhr,

im Bureau des unterzeichneten Ober Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 10 Sgr. pro Exemplar (3 × 10 Sgr. = 1 Thlr.) bezogen werden.

Hannover, den 20. Februar 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Hannoversche Staatsbahn.

Es soll die Lieferung von:

96 Satz fertigen Wagenachsen,
192 Stück Tragfedern für Wagen

im Wege der Submission verdungen werden.

Hierzu ist Termin auf **Sonnabend, den 14. März, cr., Vormittags 10 Uhr,** im Bureau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 15 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 14. Februar 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Neubau Magdeburg-Erfurt.

Die Ausführung der Maurerarbeiten für Brücken, Durchlässe, Futtermauern etc. der Bauabtheilung Sachsenburg-Erfurt soll im Wege der Submission in folgenden Loosen vergeben werden:

Loos I	rot.	1267	Cmtr.	Mauerwerk,
Loos II	„	524	„	„
Loos III	„	756	„	„
Loos IV	„	1099	„	„
Loos V	„	1805	„	„
Loos VI	„	529	„	„
Loos VII	„	1458	„	„
Loos VIII	„	494	„	„
Loos IX	„	256	„	„

Die Arbeiten können in einzelnen oder mehreren Loosen übernommen werden.

Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte für Ausführung von Maurerarbeiten“

versehen sind portofrei und versiegelt bis spätestens

Dienstag, den 3. März 1874, Vormittags 10 Uhr,

im Bureau des Unterzeichneten, Bahnhofstrasse 41 hierselbst, abzugeben.

Berechnungen und Zeichnungen können im obenbezeichneten Bureau während der Geschäftsstunden vorher eingesehen, Bedingungen und Submissionsformulare gegen Erstattung der Copialien von demselben bezogen werden. [H 5136a]

Erfurt, den 20. Februar 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Beil.

Fabrik für Bahnhofsausrüstungen
von
Schnabel & Henning in Bruchsal.
Verdienstmedaille. Wien.

Drehscheiben von 12—13 Meter Durchmesser, mit eigener, bewährter Unterstützung der Geleiseenden.
Drehscheiben von 5—6 Meter Durchmesser mit einfachen und Kreuzgeleisen, für Wagen und Locomotiven,
Drehscheiben von 2—3 Meter Duchmesser für Werkstätten,
Schiebebühnen mit und ohne Grube,
Bockkrahne von 100—200 Ctr. Tragkraft,
Fahrbare Krahne für 40—50 Ctr., mit eigener, selbstthätiger Gleichgewichtsvorrichtung,
Weichen, Kreuzungen, Dächer, Perronhallen,
Centrale Weichenstellung nach eigenem System.
Auf Lager werden gehalten oder in kürzester Zeit angefertigt:
Wagendrehscheiben von 6 Meter Durchmesser, sowie
Drehkrahne von 40 und 80 Ctr. Tragkraft.

Eine Tender-Locomotive
von 10 bis 14 Zoll Cylinderdurchmesser, 8 bis 12 Ctm. mit Treibräder von 11 bis 1200 m/m.
zu kaufen gesucht.
Franco-Offerten sub J 2098 befördert die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse**, Köln, Marzellenstr.

Nach Amerika für 45 Thaler.
Norddeutscher Lloyd.



Postdampfschifffahrt
von **BREMEN** nach

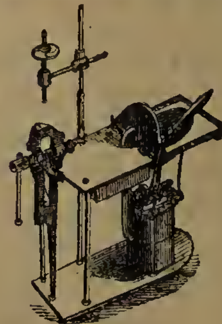
Newyork	Baltimore	Neworleans
jeden Mittwoch und Sonnabend.	jeden zweiten Dienstag.	24. März. 14. April.
Erste Cajüte 165 Thlr., zweite Cajüte 100 Thlr., Zwischendeck 45 Thlr.	Cajüte 135 Thaler. Zwischendeck 45 Thaler.	Cajüte 210 Thaler. Zwischendeck 55 Thaler.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in **Bremen** und deren inländische Agenten, sowie
Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Gepresste Zinkverzierungen.
Gezogene Gesimse und **Verkleidungen**, in allen Profilen, **Mansardfenster, Spitzen, Vasen, Windfahnen**, faconirte **Deckbleche, Lambrequin's, Firstverzierungen** etc., überhaupt alle Artikel in Blech, welche als **Decoration** im **Baufache** Anwendung finden.
Frz. Schörg & Sohn, München.

Grosse silberne Medaille Moskau 1872. | Anerkennungs-Diplom, Wien 1873.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % Kraft oder Brennstoff. **Allein zu beziehen durch**
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).



Feldessen jeder Art
empfehlen
Delisle & Ziegele
Stuttgart.

F. W. Krause
Gehölzsämlingszüchter
in **Neusalz a. d. Oder**
offerirt netto pro 1000 Stück:
95 000 **Weissdorn**, 2jährig, 90 Sgr.
224 000 **Ulmen** (Rüstern) 2jährig, 80 Sgr.
10 000 **Rothbuchen**, 2jährig, 90 Sgr.
30 000 **Weissbuchen**, 2jährig, 95 Sgr.
18 000 **Pfaffhütchen** (Evonymus), 2jährig, 105 Sgr.
15,000 **Schlehen** (Pr. spinosa), 2jährig, verpfl., 110 Sgr.
Geschulte, kräftige, gut bewurzelte Pflanzen.

Obst- und Wildbäume,
besonders die sehr rentabeln **Kirsch-** und die beliebten **Lindenbäume** in allen Grössen, ferner **Heckenpflanzen** und **Sämereien** aller Art etc. etc., empfiehlt,
auch im Submissionswege billigst,
Cataloge franco
der Baum- und Samenzüchter en gros
J. Butterbrodt zu Hildesheim.

Centesimalwaagen
für Eisenbahnen, Hüttenwerke, Fabriken etc., **Ehrhardt's Patentwaagen** zum Abwägen des Achsdruckes und Spannen der Federn an Locomotiven, Tendern und Waggons, **Krahnwaagen** zum Einschalten in die Krahnkette, **Decimalwaagen**, **Hebeböcke** für Eisenbahn-Fahrzeuge etc. liefert die Maschinenfabrik von
Bockhacker & Dinse,
Berlin, N. Chausseestrasse No. 32.

Da alle Deutschen und Oesterr.-Ungarischen Postanstalten und Buchhandlungen Bestellungen auf die Zeitung annehmen, so bitte ich bei mir nur dann zu bestellen, wenn **Kreuzbandsendung gewünscht** wird. Das **Kreuzbandporto** beträgt ausser dem Abonnementspreis von $1^1/_3$ Thaler vierteljährlich: in **Deutschland** und **Oesterreich-Ungarn** 15 Ngr., für **Dänemark, Frankreich, Grossbritannien** und den **Niederlanden** 1 Thlr., für **Belgien, Italien, Russland** und die **Schweiz** $22^1/_2$ Ngr., für **Schweden, Norwegen** und **Vereinigten Staaten von Nordamerika** $1^1/_2$ Thlr. vierteljährlich.
Leipzig. **Adolph Refelshöfer.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 17. 1874.

Das Hauptblatt erscheint Jeden Freitag: Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 2. März 1874. (Schluss der Nummer: 1. März, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 5 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebs-Jahr 1872.

(Schluss aus No. 16.)

2) Ausgaben.

Wie bereits im Eingange dieses Abschnitts erwähnt, steht den nicht unerheblichen Mehr-Einnahmen eine Steigerung der Ausgaben gegenüber, welche so bedeutend ist, dass sie die Befürchtungen hinsichtlich zu geringer Rentabilität der in den Eisenbahnen angelegten Capitalien, beziehungsweise einer erheblichen Werth-Verminderung des Actien-Besitzes hervorgerufen hat.

Die Ursachen dieser Steigerung sind allgemein bekannt, wir können daher nur constatiren, wie hoch dieselben überhaupt resp. bei den einzelnen Titeln waren und welchen ziffermässigen Einfluss dieselben auf die Rentabilität ausgeübt haben.

Die Betriebs-Ausgaben — nach den sachlichen Titeln geordnet — haben betragen

	überhaupt Thlr.	Gegen das Vorjahr mehr Thlr.	In Procent.
Besoldung der Beamten	17 215 009	2 803 335	19,45
Diäten, Reisekosten, Arbeitshülfe, Vertungen etc.	11 997 444	2 465 963	25,87
Materielle Verwaltungskosten	4 494 782	881 622	24,40
Unterhaltung der Bahn-Anlagen	9 621 735	1 692 957	21,35
Kosten des Bahn-Transports	20 934 451	4 593 670	28,11
Unbestimmte Ausgaben	8 326 019	977 730	13,31
Ausgaben einer Bahn, welche nur summarisch angegeben werden können	156 709	—	—
überhaupt	72 746 149	13 614 124	23,02

Hiernach haben die Kosten des Bahntransports in Folge der erheblich gestiegenen Kohlen und Eisenpreise, der Löhne u. s. w. den erheblichsten Antheil an der Steigerung der Ausgaben, während bei dem Titel „Besoldungen" eine verhältnissmässige Steigerung nicht eingetreten ist, wie sich dies auch aus der folgenden Zusammenstellung ergiebt; es kommen nach Procenten

	1872	1871	1870	1869	1867
auf Besoldung der Beamten	23,7	24,4	26,2	28,4	24,5
„ Diäten, Reisekosten etc.	16,5	16,1	15,2	14,6	11,1
„ materielle Verwaltungskosten	6,2	6,1	5,9	5,9	5,5
„ Unterhaltung der Bahnanlagen	13,3	13,4	12,6	13,1	16,0
„ Kosten des Bahntransports	28,8	27,6	27,0	27,0	29,8
„ unbestimmte Ausgaben	11,5	12,4	13,1	11,0	9,8

Nach den einzelnen Verwaltungszweigen haben dagegen die Ausgaben betragen:

für die Bahnverwaltung

21 544 741 Thlr. überhaupt, resp. pro Kilometer Bahnlänge bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	2531 Thlr.
Staatsbahnen	1675 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	1501 „
überhaupt	1713 Thlr.
im Jahre 1871 dagegen	1442 „
daher im Jahre 1872 mehr	271 Thlr. = 18,80 Proc.,

während die Steigerung von 1869 zu 1870 nur 1,71 Proc. und von 1870 zu 1871 nur 9,88 Proc. betragen hat. Die Wirkungen der gestiegenen Preise und Löhne haben hiernach erst im Jahre 1872 begonnen. Die Annahme, dass die Preiserhöhungen auch für die folgenden Jahre eine bedeutende Steigerung der Ausgaben mit sich bringen werden, dürfte nach den Resultaten des Jahres 1872 unzweifelhaft sein.

Die Maximal-Ausgaben pro Kilometer Bahnlänge haben betragen bei der

Oberschlesischen Bahn	3421 Thlr.
Berliner Verbindungsbahn	3398 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger	3345 „
Berlin-Hamburger	3022 „
Taunusbahn	2855 „
Rhein-Nahe-E.	2852 „
Köln-Mindener	2850 „
Saarbrücker	2840 „
Bergisch-Märkischen	2838 „

die Minimal-Ausgaben dagegen bei der

Tilsit-Insterburger	405 Thlr.
Märkisch-Posener	521 „
Nordhausen-Erfurter	555 „
Crefeld-Kreis Kempener	616 „
Ostpreussischen Südbahn	637 „
Schleswigschen	685 „
Niederschlesischen Zweigbahn	746 „

Fast ebenso bedeutend wie bei der Bahnverwaltung sind die Ausgaben der

Transport-Verwaltung

gestiegen. Dieselben haben betragen 46 589 948 Thlr. überhaupt und pro Kilometer Bahnlänge

im Jahre 1872 . . 3704 Thlr.
„ „ 1871 . . 3192 „
daher pro 1872 mehr 512 Thlr. = $16_{,01}$ Proc.,

während dieselben von 1870 zu 1871 um $11_{,38}$ Procent gestiegen sind.

Pro Nutzkilometer berechneten sie sich bei den

Staatsbahnen	auf $16_{,0}$ Sgr.
Privatbahnen in Staatsverwaltung	„ $15_{,6}$ „
„ „ eigener Verwaltung	„ $15_{,3}$ „
überhaupt	auf $15_{,6}$ Sgr.

gegen $14_{,3}$ Sgr. im Vorjahre, $12_{,7}$ Sgr. im Jahre 1869, $13_{,2}$ Sgr. im Jahre 1867, $12_{,7}$ Sgr. im Jahre 1865 und $12_{,3}$ Sgr. im Jahre 1863.

Dieselben haben betragen in maximo bei der

Saarbrücker	$26_{,7}$ Sgr.
Berlin-Hamburger	$25_{,5}$ „
Magdeburg-Leipziger	$20_{,6}$ „
Lübeck-Büchener	$20_{,4}$ „
Berlin-Stettin-Stargarder	$18_{,5}$ „

in minimo bei der

Crefeld-Kreis Kempener	$4_{,7}$ Sgr.
Schleswigschen	$8_{,6}$ „
Märkisch-Posener	$8_{,9}$ „
Nassauischen	$9_{,4}$ „
Glückstadt-Elmshorner	$9_{,6}$ „

Was speziell die Kosten der Zugkraft anbetrifft, so haben dieselben betragen: im Jahre 1872 . . 19 738 431 Thlr.
„ „ 1871 . . 16 136 996 „
pro 1872 also mehr 3 601 435 Thlr.
= $22_{,32}$ Procent.

Sie berechneten sich

		1872	1871	1869	1867	1865
pro Kilometer Bahnlänge	auf Thlr.	1563	1374	1129	1238	1016
„ Nutzkilometer	„ Sgr.	$6_{,6}$	$6_{,2}$	$5_{,3}$	$5_{,8}$	$5_{,1}$
„ Achskilometer	„ Pf.	$1_{,9}$	$1_{,7}$	$1_{,5}$	$1_{,6}$	$1_{,4}$
„ Centner und Kilometer geförderter Bruttolast	„ Pf.	$0_{,06}$	$0_{,05}$	$0_{,05}$	$0_{,05}$	$0_{,05}$
„ Nettolast	„ Pf.	$0_{,02}$	$0_{,01}$	$0_{,01}$	$0_{,02}$	$0_{,02}$
In Procenten der ganzen Ausgabe		$27_{,1}$	$26_{,9}$	$25_{,5}$	$26_{,8}$	$25_{,0}$

Die Ausgaben der

allgemeinen Verwaltung

betrugen 4 467 128 Thlr. überhaupt und pro Kilometer Bahnlänge 353 Thlr. gegen 309 Thlr. im Vorjahre, also pro 1872 mehr 44 Thlr. = $14_{,24}$ Proc. Während dieselben bei den Privatbahnen in Staatsverwaltung 519 Thlr. pro Kilometer betragen haben, ermässigte sich dieser Durchschnittssatz bei den Staatsbahnen auf 393 Thlr. und bei den Privatbahnen in eigener Verwaltung auf 284 Thlr.

Wie bereits oben erwähnt, haben die Betriebs-Ausgaben des Jahres 1872 betragen . . . 72 746 149 Thlr.
im Vorjahre . . . 59 132 025 „
pro 1872 also mehr . 13 614 134 Thlr. = $23_{,02}$ %.

Pro Kilometer Bahnlänge haben dieselben betragen bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	7758 Thlr.
Staatsbahnen	6018 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	5047 „
überhaupt	5758 Thlr.
im Jahre 1871	4982 „
pro 1872 also mehr	776 Thlr. = $15_{,58}$ Proc.

Bei den einzelnen Bahnen betrug dieser Durchschnittssatz, und zwar in maximo bei der

Saarbrücker	10 856 Thlr.
Berlin-Hamburger	10 549 „
Köln-Mindener	10 479 „
Oberschlesischen	10 307 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger	10 161 „
Bergisch-Märkischen	9282 „
Berliner Verbindungsbahn	9246 „

in minimo bei der

Tilsit-Insterburger	1197 Thlr.
Crefeld-Kreis Kempener	1486 „
Märkisch-Posener	1597 „
Ostpreussischen Südbahn	1607 „
Schleswigschen	1721 „
Glückstadt-Elmshorner	1722 „

Pro Nutz-Kilometer haben die Ausgaben betragen: 1872 $24_{,3}$ Sgr., 1871 $22_{,7}$ Sgr., 1869 $20_{,3}$ Sgr., 1867 $21_{,5}$ Sgr., 1865 $20_{,3}$ Sgr. und 1863 $19_{,9}$ Sgr.

Von den Betriebs-Ausgaben kommen auf die

		1872	1871	1869	1867	1865	1863
Bahnverwaltung	Proc.	$29_{,7}$	$29_{,9}$	$31_{,1}$	$32_{,6}$	$30_{,9}$	$32_{,7}$
Transport-Verwaltung	„	$64_{,2}$	$63_{,9}$	$62_{,1}$	$61_{,4}$	$62_{,6}$	$61_{,1}$
allgemeine Verwaltung	„	$6_{,1}$	$6_{,2}$	$6_{,8}$	$6_{,0}$	$6_{,5}$	$6_{,2}$

Die Betriebs-Ausgaben absorbirten von den Betriebs-Einnahmen im Jahre 1872 $50_{,4}$ Proc., im Jahre 1871 $44_{,8}$ Proc., im Jahre 1869 $43_{,3}$ Proc., im Jahre 1867 $44_{,0}$ Proc., im Jahre 1865 $40_{,3}$ Proc. und im Jahre 1863 $40_{,7}$ Procent, und zwar im Jahre 1872 in maximo bei der

Strecke Cöslin-Danzig	$98_{,9}$ Proc.
Rhein-Nahe-Eisenbahn	$81_{,5}$ „
Nordhausen-Erfurter	$77_{,0}$ „
Vorpommerschen Linie	$73_{,3}$ „
Berliner Verbindungsbahn	$69_{,7}$ „
Stargard-Cöslin-Colberger L.	$68_{,7}$ „

gegen in minimo bei der

Oberschlesischen	$38_{,5}$ Proc.
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	$41_{,6}$ „
Rheinischen	$43_{,0}$ „
Rechte Oder-Ufer-Eisenb.	$44_{,8}$ „
Berlin-Stettin-Stargarder	$44_{,9}$ „
Berlin-Anhaltischen	$45_{,0}$ „

Ausser den vorstehend specificirten Ausgaben sind noch zur Vermehrung und Verbesserung der Betriebsmittel, sowie zur Melioration der Bahn-Anlagen, insbesondere aber zu Erneuerungen verwendet:

im Jahre 1872 . . 15 111 284 Thlr.
„ „ 1871 . . 12 045 827 „
„ „ 1872 mehr 3 065 457 Thlr. = $25_{,45}$ Proc.

Mit Einschluss dieser Summen betragen die

Gesammt-Ausgaben

im Jahre 1872 . . 87 857 433 Thlr.
„ „ 1871 . . 71 177 852 „
„ „ 1872 mehr 16 679 581 Thlr. = $23_{,43}$ Proc.,

während die Steigerung von 1870 zu 1871 $21_{,76}$ Proc. betragen hat.

Pro Kilometer Bahnlänge repartirten sich die Gesammt-Ausgaben bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	auf 9411 Thlr.
Staatsbahnen	„ 7551 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	„ 5925 „
überhaupt	auf 6954 Thlr.
im Vorjahre	„ 6017 „
im Jahre 1872 mehr	937 Thlr. = $15_{,57}$ Proc.,

welche Steigerung von 1870 zu 1871 nur $11_{,03}$ Proc. betragen hat.

Nach Tabelle I 2 der Statistik haben die Gesammt-Ausgaben pro Kilometer Bahnlänge betragen:

im Jahre 1863	4517 Thlr.	im Jahre 1868	5285 Thlr.
„ „ 1864	4631 „	„ „ 1869	5238 „
„ „ 1865	4909 „	„ „ 1870	5463 „
„ „ 1866	5417 „	„ „ 1871	6065 „
„ „ 1867	5721 „	„ „ 1872	6954 „

durchschnittlich also 5420 Thlr.

Zu diesem Durchschnittssatze verhalten sich die Ergebnisse der einzelnen Jahre wie folgt:

im Jahre 1863	1 : 0,833	im Jahre 1868	1 : 0,975
„ „ 1864	1 : 0,854	„ „ 1869	1 : 0,966
„ „ 1865	1 : 0,906	„ „ 1870	1 : 1,008
„ „ 1866	1 : 1,000	„ „ 1871	1 : 1,119
„ „ 1867	1 : 1,056	„ „ 1872	1 : 1,283

Auch die Gesammt-Ausgaben pro Nutz-Kilometer sind sehr bedeutend gestiegen. Dieselben betrugen 1872 29,3 Sgr., 1871 27,5 Sgr., 1869 24,1 Sgr., 1867 26,7 Sgr., 1865 24,7 Sgr. und 1863 25,5 Sgr.

---

3) Ueberschuss.

Die Gesammt-Einnahmen sind, wie vorstehend ad 1 nachgewiesen, um 11960250 Thlr. = 9,04 Proc. (pro Kilometer Bahnlänge 273 Thlr. = 2,45 Proc.), die Gesammt-Ausgaben dagegen um 16679581 Thlr. = 23,43 Proc. (pro Kilometer Bahnlänge 937 Thlr. = 15,57 Proc.) höher als im Jahre 1871, der Ueberschuss musste daher niedriger sein.

Derselbe wird auf verschiedene Arten berechnet, und zwar so, dass von den Einnahmen

1) die Betriebs-Ausgaben excl. der zu Meliorationen etc.
2) die Ausgaben incl. der zu Meliorationen verwendeten Summen

in Abzug gebracht werden.

Nach der ersteren Methode hat der Ueberschuss — geordnet nach der relativen Höhe — betragen:

bei der	überhaupt Thlr.	pro Kilometer Bahnlänge Thlr.	Procente des verwendeten Anlage-Capitals. 1872	1871
Oberschlesischen	4351247	16450	18,28	19,28
Köln-Mindener	6849457	12091	10,35	11,66
Niederschlesisch-Märkischen	5629956	9973	11,66	11,11
Magdeburg-Leipziger	1607778	9282	13,20	14,71
Berlin-Potsdam-Magdeburger	1316094	8942	8,83	14,12
Berlin-Stettin-Stargarder	1933093	8649	11,55	10,49
Frankfurt-Hanauer	323769	7751	8,80	10,03
Bergisch-Märkischen u. Hessischen Nordb.	7188821	7711	6,31	7,18
Rheinischen	6325806	7479	7,61	8,82
Hannoverschen	6247108	7050	10,83	11,14
Berlin-Anhaltischen	2607061	7044	15,33	16,41
Berlin-Hamburger	1989267	6551	12,21	11,18
Homburger	117822	6524	7,36	6,69
Saarbrücker	1054226	6232	5,30	5,21
Main-Weser-Bahn	1186145	5967	6,80	7,63
Taunusbahn	277360	5551	7,53	9,14
Thüringischen	2275146	5237	8,53	10,38
Magdeburg-Halberstädter	2982135	4461	6,02	6,03
Westfälischen	1742234	4402	6,06	6,73
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	1311859	4391	7,20	8,86
Ostbahn	4880655	4096	7,87	8,83
Berliner Verbindungsbahn	121618	4026	3,20	2,46
Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn	1198981	3893	7,00	5,46
Breslau-Posen-Glogauer	813983	3888	6,35	6,77
Lübeck-Büchener	430439	3877	6,30	5,22
Berlin-Görlitzer	739433	3525	6,04	3,91
Altona-Kieler	855022	3519	7,94	7,68
Nassauischen	707102	3403	3,43	3,68
Wilhelmsbahn	632553	3399	6,63	6,26
Bebra-Hanauer	591370	3383	3,98	6,68
Stargard-Posener	556823	3232	7,86	7,44
Halle-Kasseler	542045	2645	3,82	6,47
Neisse-Brieger	98274	2134	7,43	10,14
Rhein-Nahe-Eisenbahn	240145	1974	1,46	4,45
Niederschlesischen Zweigbahn	119946	1434	3,61	6,03
Stargard-Cöslin-Colberger	240647	1389	2,67	2,60
Cottbus-Grossenhainer	108762	1368	6,65	—
Ostpreussischen Südbahn	319532	1315	2,22	2,22
Schleswigschen	280463	1215	3,23	3,06
Glückstadt-Elmshorner	36546	1097	3,59	5,28
Vorpommerschen	245173	1037	2,11	2,60
Märkisch-Posener	258836	955	1,72	—
Crefeld-Kreis Kempener	42538	902	2,70	—
Tilsit-Insterburger	46798	868	1,45	1,23
Nordhausen-Erfurter	46432	594	1,48	—
Cöslin-Danziger	5338	27	0,06	0,02
überhaupt	71475838	5657	7,54	
Im Jahre 1871 dagegen	72311316	6092	8,54	
mithin im Jahre 1872 weniger	835478	435	1,00	
	= 1,16 %	= 7,14 %		

Der Ueberschuss hat betragen pro Kilometer Bahnlänge

bei den	Thlr.	Proc. des reinen Anl.-Capitals 1872	1871
Privatbahnen in Staatsverwaltung	7185	7,51	8,54
Staatsbahnen	5820	7,78	8,47
Privatbahnen in eigener Verwaltung	5132	7,40	8,58

Unter Hinzurechnung der zu Meliorationen verwendeten Summen zu den Ausgaben berechnet sich der Ueberschuss

im Jahre 1872 auf 56 364 554 Thlr.
„ „ 1871 „ 60 265 489 „
mithin im Jahre 1872 weniger 3 900 935 Thlr. = 6,47 Proc.

und pro Kilometer Bahnlänge

im Jahre 1872 auf 4461 Thlr.
„ „ 1871 „ 5077 „
„ „ 1872 weniger 616 Thlr. = 12,13 Proc.

Ueberhaupt hat der Ueberschuss pro Kilometer Bahnlänge in den letzten 10 Jahren betragen:

im Jahre 1863	4219 Thlr.	im Jahre 1868	4475 Thlr.
„ „ 1864	4803 „	„ „ 1869	4794 „
„ „ 1865	5145 „	„ „ 1870	5034 „
„ „ 1866	4879 „	„ „ 1871	5077 „
„ „ 1867	4792 „	„ „ 1872	4461 „

durchschnittlich also 4768 Thlr.

Gegen diesen Durchschnitts-Satz verglichen ergiebt für die einzelnen Jahre folgende Verhältnisszahlen:

1863	1 : 0,885	1868	1 : 0,939
1864	1 : 1,007	1869	1 : 1,005
1865	1 : 1,079	1870	1 : 1,056
1866	1 : 1,023	1871	1 : 1,065
1867	1 : 1,005	1872	1 : 0,936

Durch den vorhin aufgeführten Ueberschuss ist das verwendete Anlage-Capital — wie bereits im Eingange dieses Referats erwähnt — mit 6,1 Proc. verzinst, gegen 7,1 Proc. im Vorjahre; es hat mithin auch bei Berechnung des Ueberschusses nach dem Modus ad 2 eine Abnahme der Rentabilität um 1 Proc. stattgefunden.

Der Staat hat in Folge der übernommenen Zinsgarantien an Zuschüssen zur Verzinsung im Jahre 1872 leisten müssen: bei der Gera-Eichichter Bahn 24 537 Thlr., bei der Gotha-Leinefelder Bahn 110669 Thlr., bei der Linie Call-Trier 398 775 Thlr., bei der Rhein-Nahe-E. 113 252 Thlr., bei der Linie Stargard-Cöslin-Colberg 154 037 Thlr., bei der Linie Cöslin-Stolp-Danzig 285 865 Thlr., bei der Vorpommerschen Bahn 269 418 Thlr. und bei der Zweigbahn Ehrenbreitstein-Oberlahnstein 31 012 Thlr., zusammen 1 387565 Thlr.

Private und fremde Staaten haben an Zuschüssen geleistet: und zwar die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft bei der Wilhelmsbahn 39 258 Thlr., die Fürstlich Schwarzburgische Regierung und andere Garanten bei der Nordhausen-Erfurter Eisenb. 50 000 Thlr., die Regierung von Sachsen-Coburg-Gotha bei der Gotha-Leinefelder Bahn 52 466 Thlr., die Sächsischen Staaten und andere Betheiligte bei der Gera-Eichichter Bahn 185 463 Thlr., die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft bei den Schleswigschen Bahnen 156 301 Thlr., die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft bei der Linie Stargard-Cöslin-Colberg 56 009 Thlr. und bei der Linie Cöslin-Stolp-Danzig 40 859 Thlr., die Fürstlich Schwarzburgische Regierung bei der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt 7778 Thlr., die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft bei der Strecke Cleve-Zevenaar 46 105 Thlr., zusammen 634 239 Thlr.

Es sind im Jahre 1872 an Zuschüssen insgesammt geleistet 2 021 804 Thlr. — gegen 1 314 368 Thlr. im Vorjahre.

Dagegen hat der Staat an Extradividende in Folge seiner Betheiligung an den betreffenden Bahnunternehmungen, beziehungsweise der dafür übernommenen Zins-Garantien zusammen 1 400 812 Thlr. eingenommen.

Der Ueberschuss der Privatbahnen erhielt folgende Verwendung:

zu Meliorationen	1156451	Thlr.
als Beitrag zum Reserve- und Erneuerungfonds	8481588	„
zur Tilgung der Prioritäts-Obligationen	1988795	„
„ Verzinsung der Prioritäts-Obligationen	12070779	„
„ „ „ „ Stamm-Actien	1535542	„
„ Eisenbahn-Abgabe	2170109	„
„ Extra-Dividende des Staats	1400812	„
zu 4 Procent Rente von Capitalien	315546	„
zu 7,16 Procent Dividende der Actien	20147320	„
(mit Garantie-Zuschuss betrug die Dividende 7,52 Proc.)		
zu sonstigen Ausgaben	3774366	„

An den Zinsen- und Dividende-Zahlungen haben Theil genommen 256 584 003 Thlr. Actien, 39 410 900 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien und 293 898 346 Thlr. Prioritäts-Obligationen, überhaupt 589 893 249 Thlr., gegen 526 262 681 im Vorjahre.

Nach den Betriebs-Verhältnissen resp. den Eigenthümern hat die Rentabilität betragen und zwar:

		1872	1871	1869	1867	1865	1863
die Durchschnitts-Dividende der Stamm-Actien							
bei den Privatbahnen unter Staatsverw.							
aus eigenem Betriebe	Proc.	6,33	7,08	7,71	7,21	6,80	5,32
mit Garantie-Zuschluss	„	6,38	7,16	—	—	—	5,39
bei den Privatbahnen in eigener Verwalt.							
aus eigenem Betriebe	Proc.	7,44	8,60	7,89	8,87	10,03	8,43
mit Garantie-Zuschuss	„	7,91	8,87	7,91	8,93	10,03	8,45
bei sämmtlichen Privatbahnen							
aus eigenem Betriebe	Proc.	7,16	8,21	7,71	8,59	8,95	7,45
mit Garantie-Zuschuss	„	7,52	8,43	7,72	8,63	8,95	7,49
Die Durchschnitts-Rente des ganzen Anlage-Capitals betrug							
bei den Staatsbahnen	Proc.	5,98	6,61	5,77	5,83	6,71	5,95
bei den Privatbahnen in Staatsverw.							
aus eigenem Betriebe	Proc.	5,01	5,81	5,81	5,05	5,16	4,23
mit Garantie-Zuschuss	„	5,10	5,34	5,38	5,25	5,17	4,56
bei Privatbahnen in eigener Verw.							
aus eigenem Betriebe	Proc.	5,48	6,04	5,76	5,79	6,05	5,49
mit Garantie-Zuschuss	„	5,90	6,86	6,04	6,83	6,62	6,05
bei sämmtlichen Bahnen							
aus eigenem Betriebe	Proc.	5,54	6,07	5,67	5,54	5,98	5,26
mit Garantie-Zuschuss	„	5,77	6,23	5,81	5,98	6,27	5,63
Die Durchschnitts-Verzinsung der Prioritäts-Obligationen betrug							
aus eigenem Betriebe	Proc.	3,91	3,99	3,86	3,46	3,50	3,29
mit Garantie-Zuschuss	„	4,25	4,25	4,24	4,17	4,14	4,10

Die Reservo- und Erneuerungsfonds hatten ult. 1872 Bestände von 25 156 829 Thlr. = 2,7 Proc. des verwendeten Anlage-Capitals.

Die Abschnitte „bauliche Anlagen", „Fahrdienst" und „Achsbrüche" übergehen wir, weil deren Inhalt für das grössere Publicum ein Interesse nicht bieten dürfte.

Das Personal der Preuss. Eisenbahnen bestand ult. 1872 aus
60 961 Beamten und Hilfsarbeitern, sowie
74 914 Arbeitern täglich.

Dieselben erhielten an Gehalt, Tagegeldern und sonstigen Emolumenten 38 816 513 Thlr. oder pro Mann rund 286 Thlr. — gegen 256 Thlr. in den Jahren 1871 und 1870, so dass pro 1872 eine Erhöhung um 11,7 Procent eingetreten ist.

Die Beamten-Pensionscassen hatten ult. 1872 Bestände von 10 802 004 Thlrn. und die Kranken- und Sterbecassen von 552 200 Thlrn.

Die Zahl der Unfälle hat im Vergleich zum Vorjahre nicht unerheblich abgenommen. Es sind 373 Personen getödtet und 821 verletzt, während im Vorjahre 402 Personen getödtet und 845 verletzt wurden.

Es kamen je eine Verletzung (und Tod) vor, bei der Beförderung von

72 398 Personen im Jahre 1872,
60 913 „ „ „ 1871,
79 219 „ „ „ 1869,
72 461 „ „ „ 1867,
72 552 „ „ „ 1865,
93 116 „ „ „ 1863.

Schluss.

In den vorstehenden Zeilen glauben wir die wichtigsten Daten aus den statistischen Nachrichten der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1872 mitgetheilt zu haben.

Bei den einzelnen Abschnitten über den Verkehr, die Einnahmen, die Ausgaben und den Ueberschuss haben wir zu einer leichteren Vergleichung die Durchschnitts-Ergebnisse einer zehnjährigen Periode mitgetheilt und dabei berechnet, in welchem Verhältnisse die Resultate der einzelnen Jahre zu diesem Durchschnitte stehen.

Es ergiebt dies folgendes Resultat:

Nach einer zehnjährigen Periode berechnet, haben auf die Einheit eines Kilometers reducirt durchschnittlich betragen:

der Personen-Verkehr	234 202	Personen-Kilometer,
„ Güter-Verkehr	7 118 850	Centner-Kilometer,
die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	2859	Thlr.
„ „ „ „ Güter-Verkehr	6604	„
„ Gesammt-Einnahmen	10160	„
„ Gesammt-Ausgaben	5420	„
der Ueberschuss	4768	„

und es verhalten sich die Ergebnisse der einzelnen Jahre zu den vorstehenden als Einheit angenommenen Durchschnittssätzen wie folgt:

Jahr	Personen-Verkehr	Güter-Verkehr	Einnahmen aus dem Personen-Verkehre	Einnahmen aus dem Güter-Verkehre	Einnahmen überhaupt	Ausgaben	Ueberschuss
1863	0,837	0,742	0,936	0,836	0 857	0,833	0,885
1864	0,907	0,836	0,970	0,905	0,922	0,854	1,007
1865	0,908	0,946	0,990	0,991	0,983	0,906	1,079
1866	1,117	0,921	1,012	1,009	1,006	1,000	1,023
1867	0,920	1,081	0,978	1,051	1,030	1,056	1,005
1868	0,893	1,002	0,938	0,968	0,961	0,975	0,939
1869	0,944	1,034	0,970	0,991	0,987	0,966	1,005
1870	1,192	1,052	1,033	1,034	1,033	1,008	1,056
1871	1,218	1,142	1,095	1,082	1,097	1,119	1,065
1872	1,064	1,243	1,062	1,133	1,123	1,283	0,936

Aus vorstehender Zusammenstellung und der weiter oben mitgetheilten Rentabilitäts-Berechnung dürfte die Entwickelung des Eisenbahnwesens während der letzten 10 Jahre mit genügender Deutlichkeit hervorgehen.

Wir enthalten uns deshalb (namentlich auch mit Rücksicht auf den nur knapp bemessenen Raum) jeder weiteren Ausführung und schliessen mit der Ueberzeugung, dass in der gegenwärtigen kritischen Periode Massregeln getroffen werden, durch welche auch die fernere Entwickelung des Eisenbahnwesens in gedeihlicher Weise gefördert wird.

Berichtigung. In dem in voriger Nr. abgedruckten Theile V 1 dieses Aufsatzes sind leider einige Satzfehler stehen geblieben, die wir nachträglich zu berichtigen bitten. Es muss nämlich heisen:

Seite 184 Sp. 2 Z. 24 v. o. 14,0 statt 14,5 u. 17,7 st. 17,5
„ „ „ „ „ 25 v. o. 25,0 st. 25,7
„ „ „ „ „ 34 v. u. (letzte Zahl) 0,38 st. 0,39
„ 185 „ 1 „ 23 v. u. 1 : 0,961 st. 1,961
„ „ „ „ „ 22 v. u. 1 : 0,987 st. 1,987.

Die Red.

Vereinsgebiet.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, den 21. Februar. (Coursbericht. Ungarisch-Galizische Bahn. Eisenbahnvorlagen. Eisenbedarf. Actiengesetz. Subventionen. Grundbuchgesetz. Cartellfrage. Betriebs- und Selbstkosten. Stand der Fahrbetriebsmittel. Leoben-Vordernberg. Oesterreichische Staatsbahn. Der Galizisch-Russische Verkehr und die Carl-Ludwigbahn. Kahlenbergbahn. Ofen-Schwabenberger Zahnradbahn. Uszög-Szabolcser Kohlenbahn.)

Es sind zwar keine bedeutenden Veränderungen, welche der Courszettel verzeichnet, da unter den marktgängigen Bahnactien nur Ungar. Nordost um 5 Fl. sich hoben, nachdem der Ausgleich ihrer Bauunternehmung (Unionbank) mit der Ungarischen Regierung perfect sein soll; aber Kaufordres aus Deutschland und die Eisenbahnvorlagen der Regierung haben sehr stimulirend auf den Cours der ungarantirten und der sonst vernachlässigten Bahnpapiere eingewirkt. So sind beispielsweise Prag-Duxer Bahnactien, bis 40 gestiegen, Dniester-Bahnactien bis 44 (letztere auch in Folge der Fusionsverhandlungen), und nur Actien der Ungarischen Ostbahn, über deren Verhältnisse und Aussichten sehr widerstreitende Ansichten herrschen, waren bis 59 rückgängig, nachdem sie bereits eine noch höhere Avance gegen die Vorwoche erzielt hatten. Hervorzuheben ist auch die bedeutende Courssteigerung der Actien der Ungarisch-Galizischen Bahn; dieselben, noch vor wenigen Tagen mit 88 gehandelt, erreichten den Cours von 104; diese günstige

Stimmung ist der überraschenden Entwickelung des Verkehrs auf dieser durch den Tunnel zwar noch unfertigen, aber nach dessen schon im nächsten Mai gewärtigten Eröffnung zu den besten Hoffnungen berechtigenden Bahn, sowie dem Umstande zuzuschreiben, dass dieselbe gegenwärtig die Fusion mit der Albrecht- und Dniesterbahn verhandelt, welche Bahnen zusammen noch durch die Concessirung mehrerer Linien des Westgalizischen Netzes einen grossen Complex bilden werden.

Die im Oesterr. Abgeordnetenhause eingebrachten Eisenbahnvorlagen waren von folgendem Commentar begleitet: „Durch diese Vorlagen soll der Eisenbahnbau auf dreierlei Weise gefördert werden, nämlich: 1. durch unmittelbare Inangriffnahme des Baues auf Staatskosten; 2. durch Gewährung der vollen staatlichen Zinsengarantie für das ganze Anlagecapital; 3. durch Erleichterung der Aufbringung des erforderlichen Anlagecapitals mittelst Staatsbeiträgen gegen Ausfolgung von Actien. Die erstbezeichnete Art der Staatshilfe tritt ein zu Gunsten der Eisenbahnstrecke Leluchow - Tarnow für welche im Jahre 1874 der Betrag von 8 800 000 Fl., der Istrianerbahn, für welche die Summe von 6 900 000 Fl. und der Dalmatinischen Eisenbahnlinie Spalato - Siverich mit der Abzweigung nach Sebenico, für welche der Betrag von 1 000 000 Fl. im Jahre 1874 in Anspruch genommen wird. — Die volle staatliche Zinsengarantie für das ganze Anlagecapital soll gewährt werden: 1. der sogenannten Salzkammergutbahn Schärding, Attnang, Gmunden, Ebensee, Ischl, Steg, Aussee, Steinach; 2. der Eisenbahnlinie von Troppau nach Zauchtl und Neutitschein zum Anschlusse an die Waagthalbahn gegen Trentschin; 3. der Eisenbahnlinie Tomaszow-Lemberg (Lemberg bis zur Landesgrenze bei Netreba), einer Seitenlinie der Lemberg-Czernowitzer Bahn, für welche schon im Jahre 1871 eine damals unerledigt gebliebene Vorlage dem Abgeordnetenhause gemacht worden war. — Endlich soll die unmittelbare Inangriffnahme des Baues 1. der Linie Falkenau-Graslitz der priv. Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft, 2. der Linie Pilsen-Klattau-Eisenstein der priv. Eisenbahngesellschaft Pilsen-Priesen, 3. der Detailstrecke Rakonitz-Przibram-Protivin der projectirten Eisenbahn Liebenau - Kuschwarda, endlich 4. der Eisenbahnlinie Leobersdorf - St. Pölten mit den Zweigbahnen von Scheibbmühl nach Schrambach, von Leobersdorf nach Gutenstein und von Pechlarn nach Gaming, dadurch gesichert werden, dass die Staatsverwaltung für die erstgenannte Linie den Betrag von $1^1/_2$ Mill. Gulden, für die zweite von 7 Mill., für die dritte von 8 Mill., für die vierte von $2^1/_2$ Mill. Gulden stellt und dafür Actien der zu bildenden Gesellschaften erhält. — Für alle hier aufgezählten 10 Eisenbahnlinien, deren Inangriffnahme durch Unterstützung des Staates ermöglicht werden soll, liegen die Detailprojecte bereits ausgearbeitet vor, so dass die Bauführungen sofort nach Sanctionirung der betreffenden Gesetzentwürfe noch im laufenden Frühjahre begonnen werden können. Dieser Umstand war auch entscheidend dafür, dass die Regierung sich entschloss, gerade wegen dieser Bahnlinien dem Reichsrathe die erforderlichen Vorlagen zu machen.

Zur Hebung der heimischen Industrie hatte der Handelsminister die verschiedenen Bahnverwaltungen aufgefordert, bei vorkommendem Eisenbedarf ihre Bestellungen bei inländischen Producenten aufzugeben, da diese in der Lage seien, billiger als die Ausländer zu produciren. Sämmtliche Bahnen haben nun erklärt, vorkommenden Falls seinem Wunsche zu entsprechen, und haben beispielsweise zum Baue der Linien Kleinreifling-Amstetten, Hieflau-Eisenerz und Villach-Tarvis zumeist inländische Etablissements die Schienen und das Kleinmaterial geliefert. Für die beiden erstern Linien wurde auch die Betriebseinrichtung von Oesterreichischen Producenten beigestellt. Die Kronprinz-Rudolfbahn beabsichtigt die Lieferung des Bedarfs an Eisen, Stahl, Blechen und Drähten auf ein ganzes Jahr dem Inlande zu sichern.

Gegen die Strenge des neuen Actiengesetzentwurfs wird auch in den älteren Bahnverwaltungen das Bedenken erhoben, ob das Maass der den Vorständen und Aufsichtsräthen auferlegten Verantwortlichkeit und die ihnen drohenden Strafen für das kleinste unverschuldete Versehen, nicht die meisten Functionaire abschrecken wird.

Im Budgetausschusse wurde die von der Regierung pro 1874 beantragte Ziffer der Subvention der Franz-Josefs- und Südnorddeutschen Bahn mit Rücksicht auf ihre steigenden Einnahmen gestrichen, dagegen die der Rudolfsbahn noch einer weiteren Erhebung unterzogen. Der Finanzminister wiederholte seine Erklärung, dass die Bahnen ihre Coupons nur in Oesterreichischer Silberwährung einzulösen brauchen.

Als Experten für das Gesetz über das Eisenbahn-Grundbuch wurden die Eisenbahn-Directoren Dr. Gross und Dr. Sochor berufen; da letzterer einen wesentlichen Antheil an der Redigirung dieses Entwurfs nahm, so dürfte derselbe so ziemlich unverändert aus der Berathung hervorgehen.

In der Cartellfrage ist ein wesentlicher Umschwung zu Gunsten der Bahnen eingetreten. In einer Regierungs-Conferenz hat sich der gewesene Finanzminister Brestl für die Beibehaltung und die Ueberwachung der Cartells ausgesprochen; auch die Blätter bringen nun häufig Artikel für dieselben.

Der rühmlichst bekannte Nationalöconom und Ungarische Landtagsabgeordnete Horn erwähnt in seinen Aufsätzen über die Kosten des Ungarischen Staatshaushaltes der Gegenüberstellungen der Betriebspreise und Betriebsselbstkosten der Ungarischen Staats- und garantirten Bahnen im Jahre 1872. Da zeigt sich, dass mehrere Bahnen bei jedem beförderten Centner Waare $0,_{43}$ — 3 kr., bei jedem Reisenden I. Classe 38 kr. bis 5 fl. 44 kr., in II. Classe 1—56 kr. pro Meile zusetzen; erst die III. Classe ist bei einigen Bahnen lohnend. Letzteres gilt aber keineswegs von den eigentlichen Staatsbahnen, welche diesbezüglich die überraschendsten und betrübendsten Ergebnisse bieten; an jedem Reisenden I. Classe verliert der Staat pro Meile auf der nördlichen Linie 60 kr., auf der südlichen gar 4 fl. 82 kr. Diesen allerdings durch den theuern Bahnbau und die kostspielige Finanzirung in erster Reihe, aber auch der complicirten Verwaltung beizumessenden Uebelständen kann nur durch Fusionirung der 16 bis 17 Bahnverwaltungen begegnet werden, welche Ungarn auf einer Länge von $614,_{47}$ Meilen besitzt (die Oesterreich. Staats- und Südbahn hat überdies noch $115,_{88}$ und $106,_{14}$ Meilen). Eine solche Vereinigung wurde in Frankreich mit dem besten Erfolge durchgeführt. Das empfohlene Belgische System, wonach der Staat als Betriebs-Pächter der Compagniebahnen erscheint, dürfte sich jedoch für Ungarn kaum eignen.

Die Concursaufhebung der Leoben-Vordernberger Bahn ist zwar nur provisorisch geschehen, dürfte aber durch die Bemühungen der Betheiligten definitiv werden. Die klägerische Partei (das Bankhaus M. Schie's Nachfolger in Dresden) hatte nämlich geltend gemacht, dass schon mehrere Executions-Aufträge gegen die Gesellschaft Seitens der Creditanstalt in Wien im Betrage von mehr als 120 000 Fl. vorliegen, sodass die Gefahr bestand, diese Gläubigerin möchte bei einigem Verzuge auf Kosten der übrigen durch Pfandobjecte gedeckt erscheinen, und das Landesgericht ging auf diese Anschauung ein. Das Oberlandesgericht stellte sich jedoch auf den streng gesetzlichen Standpunct und hob wegen jenes Formgebrechens den Concurs auf. Doch haben die Gläubiger eine Revisionsberufung an den obersten Gerichtshof angemeldet und muss bis zur Entscheidung desselben alles in der Schwebe bleiben.

Die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat in einer tabellarischen Zusammenstellung die Entwickelung ihrer Einnahmeverhältnisse während der letzten zehn Jahre, nach Wochen geordnet, dargestellt und veröffentlicht. Danach hat sich seit dem Jahre 1864 die Gesammt-Einnahme der Bahn fast verdoppelt. In jenem Jahre betrug diese Einnahme 17 921 286 Fl., im Jahre 1873 35 428 474 Fl. Während des zehnjährigen Zeitraumes ist die 1873er Einnahme nur im Jahre 1871, und zwar um 2 Millionen übertroffen worden, sie betrug damals 37 644 774 Fl. Die Einnahme von 1873 übersteigt jene von 1872 um 3 240 295 Fl. Die Meilenzahl, welche sich am 1. Januar 1855 auf 956 Kilometer (126 Meilen) belief, ist seitdem auf 1619 Kilometer ($213^1/_2$ Meilen) gestiegen.

Auf den Oesterreichischen Eisenbahnen, einschliesslich der gemeinsamen Unternehmungen in der Gesammt-Ausdehnung von $1301,_{97}$ Meilen, bezifferte sich der Stand an Fahrbetriebsmitteln mit Ende des ersten Semesters 1873 auf 2227 Locomotiven (684 Personenzugs- und 1543 Lastzugs-Locomotiven), 2061 Tender, 250 Schneepflüge und 56 526 Wagen (4944 Personen- und 51 582 Lastwagen). Demnach entfallen durchschnittlich auf eine Bahnmeile: $1,_{71}$ Locomotiven ($0,_{53}$ Personenzugs- und $1,_{18}$ Lastzugs-Locomotiven), $1,_{58}$ Tender, $0,_{19}$ Schneepflug, $43,_{42}$ Wagen ($3,_{80}$ Personen- und $39,_{32}$ Lastwagen). An Fahrbetriebsmitteln ist im zweiten Quartal eine Vermehrung zu verzeichnen, und zwar: an Locomotiven um 66 Stück (26 Personenzugs- und 40 Lastzugs-Locomotiven), an Tendern 38 Stück, an Schneepflügen 1 Stück und an Wagen 1865 Stück (hiervon 346 Stück Personen- und 1519 Lastwagen). Der Wagenpark vermehrte sich im Ganzen um 1865 Stück, von welcher Totalsumme auf die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft 21 Personen- und 202 Lastwagen, auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 36 Personen- und 258 Lastwagen, auf die Südbahn 157 Personen- und 512 Lastwagen, auf die Kaiserin Elisabethbahn 86 Lastwagen, auf die Galizische Karl-Ludwigsbahn 11 Personen- und 8 Lastwagen, auf die Oesterreichische Nordwestbahn 52 Personen- und 63 Lastwagen entfallen.

Die von den Blättern gemeldete Stockung des Güterverkehrs an der Galizisch-Russischen Grenze ist durch die Anstrengungen der Galizischen Karl-Ludwigsbahn fast ganz behoben und muss auf Rechnung jenes eigenthümlichen Verhältnisses geschrieben werden, welches darin besteht, dass die Russen ihren Galizischen Nachbarn keinen Credit gewähren. Der ganze Verkehr wickelt sich gegen comptant ab. Nun aber werfen die Russen ununterbrochen grosse Massen von ihrem Getreide auf die Galizischen Plätze, auf welchen jedoch, bei dem Mangel von Creditinstituten, die Baarmittel nicht in der entsprechenden Menge aufgetrieben werden können. Ein grosser Theil der Waare kann somit nicht bezogen werden, wird aber gleichwohl auf der Bestimmungsstation aus den Russischen Waggons ausgeladen. In solcher Weise wird ausserordentlich viel Waare aufgestapelt. — Die Karl-Ludwigbahn gehört nunmehr auch zu jenen Bahngesellschaften, welche Wochenausweise publiciren. Bei dieser Neuerung ist nur zu bemerken, dass manche der Ausweise auffallende Differenzen zeigen dürften, welche zum grossen Theil durch die zahlreichen Feiertage der Galizischen Bevölkerung zu erklären sein werden. Die katholischen, griechischen und jüdischen Feiertage bilden eine Trias, welche nahezu 160 Tage des Jahres zu Tagen der theilweisen Arbeitseinstellung macht.

Die Kahlenbergbahn (siehe Nr. 85 Seite 972 vorigen Jahrg. und No. 4 Seite 49 dieses Jahrgangs) soll am 1. März c. eröffnet werden. Die Fahrordnung und der Tarif liegen zur Genehmigung vor.

Die $0,_{41}$ Meile lange Ofen-Schwabenberger Zahnrad-Locomotivbahn erstreckt sich von der sogen. Ecce-homo-Wiese bis zur Emich'schen Villa auf dem Schwabenberge und wird nach dem

System der Rigibahn ausgeführt. Die Eröffnung für den öffentlichen Verkehr soll im Juni c. erfolgen.

Die der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft gehörige 1,0 Meile lange Uszög-Szabolcser Kohlenbahn wurde nach dem Ungar. Centralbl. am 16. August v. J. dem Verkehr übergeben

△ **Leipzig-Dresdner und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.** Die Directionen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie und der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft haben unter dem 13. Nov. v. J. einen Kaufsvertrag abgeschlossen, nach welchem das Eigenthum an der Bahnstrecke von der Landesgrenze zwischen den Königreichen Preussen und Sachsen bis zum Bahnhofe Leipzig, welches der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gehört, nebst einem Theile des zum Bahnhof Leipzig verwandten Areals auf die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, welcher bereits im Jahre 1837 der Betrieb der Strecke überlassen ist, übergehen wird. Die Magdeburg-Leipziger-Eisenbahn-Gesellschaft hat als Kaufpreis nach ihrer Wahl 5000 Stück Actien à 100 Thlr. ihres alten Unternehmens oder einen entsprechenden Baarbetrag, die Actie per 1. Jan. zum Course von 265 Thlr. gerechnet, zu gewähren. Nachdem der Vertrag vom 13. Novmbr. v. J. die Genehmigung der Ausschüsse beider Gesellschaften erhalten, wird derselbe in der nächsten Zeit den Generalversammlungen der Actionäre zur Beschlussfassung vorgelegt werden. An der Ertheilung der Genehmigung durch die Staatsregierungen Preusens und Sachsens ist nicht zu zweifeln.

* **Elsass-Lothringische Eisenbahnen.** Der in unmittelbarer Nähe der Stadt Strassburg belegene Privat-Güter-Bahnhof Schiltigheim wird in Folge eines Vertrags mit den Eigenthümern am 1. März d. J. dem öffentlichen Güterverkehre in Wagenladungen übergeben werden. Sowohl für den Tarif als bezüglich der Wagenbenutzung wird Schiltigheim der Station Strassburg vollständig gleich gehalten.

* **Oberschlesische Eisenbahn.** Am 15. Februar cr. ist auf Station Posen der Oberschlesischen Eisenbahn eine besondere Eilgut-Expedition mit selbstständiger Buch- und Cassenführung etablirt worden ist.

Ausland.

— *st* — **Norwegische Eisenbahnen.** Den Geschäftsberichten der Norwegischen Staatsbahnen, nämlich: der Norwegischen Hauptbahn (Christiania-Eidsvold), der Kongsvinger-Lilleström- und der Hamar-Aamot-Bahn entnehmen wir bezüglich deren Betriebsresultate pro 1872 nachfolgende Notizen:

I. Norwegische Hauptbahn (Christania-Eidsvold).

Die Länge der Bahn ist dieselbe geblieben, wie im Vorjahre, 67,8 Kilom.; das Betriebsmaterial bestand aus 14 Locomotiven, 34 Personenwagen, 6 Postwagen und 368 Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 2 098 055 Kilogr. Die Locomotiven haben im Ganzen 353 957 Kilom. zurückgelegt und durchschnittlich pro Kilom. 10,89 Kilogr. Brennmaterial verbraucht. Befördert wurden 248 756 Personen (gegen 210 806 im Vorjahre) und 305 961 459 Kilogr. Güter (gegen 266 911 735 im Jahre 1871). Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 316 170 Frcs., vom Gepäck 11 326 Frcs., für die Post, Equipagen und Thiere 24 862 Frcs., für Sonstiges 134 477 Frcs., zusammen 1 522 296 Fr. (gegen 1 366 926 Fr. im Vorjahre). Die Ausgaben beliefen sich für Bahnerhaltung 205 026 Fr., für die Kosten der Zugkraft und Unterhaltung der Locomotiven 182 126 Fr., für Unterhaltung der Wagen 91 420 Fr., für Unterhaltung der Bahnhöfe und des Telegraphen 63 675 Fr., für Gehalte des Stations- und Zugpersonals, Beleuchtung und Beheizung etc. der Stationen 164 538 Fr., allgem. Kosten 123 437 Fr., also zusammen auf 830 222 Fr. (gegen 747 351 Fr. im Vorjahre), so dass der Betriebsüberschuss 692 074 Fr. (gegen 619 675 Fr. im Jahre 1871) betrug.

Jede Locomotive legte durchschnittlich 25 284 Kilom. zurück, jeder Reisende 28,15 Kilom. und jeder Ctr. Gut 29,76 Kilom. Die Brutto-Einnahme per Kilometer Bahn betrug 22 462 Fr., die Ausgabe 12 250 Fr. und daher die Netto-Einnahme 10 212 Fr., womit sich das Anlagecapital zu 5,841 Proc. verzinst. (Im Vorjahre 4,926 Proc.) Die Betriebsausgaben erforderten 54,5 Proc. der Brutto-Einnahme (im Vorjahre 54,7 Proc.). Von der Gesammtausgabe kommen auf die Bahnverwaltung 24,7 Proc., auf die Transportverwaltung 60,4 Proc. und auf die allgemeine Verwaltung 14,9 Proc. Von der Gesammt-Einnahme rühren her vom Personenverkehr 21,5 Proc., vom Güterverkehr 69,7 Proc., von sonstigen Quellen 8,8 Proc. Die Ausgaben für die Bahnverwaltung machen 13,5 Proc., für die Transportverwaltung 32,9 Proc., für die allgemeine Verwaltung 8,1 der Gesammt-Einnahme aus.

II. Kongsvinger-Lilleström.

Die Länge der Bahn bis zur Schwedischen Station Charlottenburg beträgt 122,0 Kilom., das Anlagecapital pro Kilom. 93 228 Fr. Das Betriebsmaterial bestand im Berichtsjahre 1872 aus 9 Locomotiven, 25 Personen-, 11 Post- und 272 Güterwagen, letztere mit einer Ladungsfähigkeit von 1 593 963 Kilogr. Die Locomotiven haben 340 115 Kilom. zurückgelegt und 7,14 Kilogr. Brennmaterial pro Kilom. verbraucht. Befördert wurden 150602 Personen (gegen 127 679 im Vorjahre) und 131 685 870 Kilogr. Güter (gegen 105 640 202 im Jahre 1871). Die Einnahmen betrugen für Personen 229 826 Fr., für Gepäck 3637 Fr., für die Post, Equipagen und Thiere 34 558 Fr., für Güter 468 437 Fr., für Sonstiges 27 368 Fr., zusammen 763 826 Fr. (gegen 657 769 im Vorjahre). Die Ausgaben betrugen für Bahnerhaltung 149 918 Fr., für die Zugkraft 212 940 Fr., für Unterhaltung der Wagen 85 822 Fr., für Stationen etc. 111 234 Fr., für allgemeine Kosten 29 645 Fr., zusammen 629 760 Fr. (gegen 603 105 im Vorjahre), so dass sich ein Betriebsüberschuss von 134 066 Fr. (gegen 54 664 im Jahre 1871) entziffert.

Jede Locomotive hat durchschnittlich 37 790 Kilom. zurückgelegt, jeder Reiseide 38,59 Kilom. und jeder Ctr. Gut 70,49 Kilom. Die Brutto-Einnahme pro Kilom. Bahn war 6261 Fr., die Ausgabe 5162 Fr., daher die Netto-Einnahme 1098 Fr., wodurch sich das Anlagecapital mit 1,254 Proc. verzinst (im Vorjahre 0,517 Proc.). Die Betriebsausgaben erforderten 82,4 Proc. der Brutto-Einnahme (im Vorjahre 91,7 Proc.). Die Ausgaben für die Bahnverwaltung betrugen 23,8 Proc., für die Transportverwaltung 71,5 Proc., für die allgemeine Verwaltung 4,7 Proc. der Gesammt-Ausgabe. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr machten 30,6 Proc., aus dem Güterverkehr 65,8 Proc., aus sonstigen Quellen 3,6 Proc. der Gesammt-Einnahme aus. Von der Brutto-Einnahme erforderten die Ausgaben für die Bahnverwaltung 19,6 Proc., für die Transportverwaltung 58,9 Proc., für die allgemeine Verwaltung 3,9 Proc.

III. Hamar-Aamot.

Diese schmalspurige Bahn hat eine Länge von 64,38 Kilom. und erforderte ein Anlagecapital von 46 949 Fr. pro Kilom. Im Jahre 1872 bestand Betriebsmaterial aus 4 Locomotiven, 6 Personen-, 3 Post- und 50 Güterwagen, welche letztere eine Ladungsfähigkeit von 224 151 Kilogramm besitzen. Die Locomotiven haben im Ganzen 77 495 Kilogr. zurückgelegt und pro Kilom. 6,18 Kilogr. Brennmaterial verbraucht. Befördert wurden 78 532 Personen (gegen 51 117 im Vorjahre) und 16 963 359 Kilogr. Güter (gegen 12 171 909 im Jahre 1871). Die Einnahmen betrugen für Personen 72 781 Fr., für Gepäck 1000 Fr., für die Post-, Equipagen und Thiere 3884 Fr., für Güter 82 758 Fr., für Sonstiges 6290 Fr., zusammen 166 713 Fr. (gegen 118 884 im Jahre 1871). Die Ausgaben waren für Bahnerhaltung 43 900 Fr., für die Zugkraft 35 581 Fr., für Unterhaltung der Wagen 10 146 Fr., für Stationen und Telegraph 13 411 Fr., für Besoldungen, Beleuchtung, Beheizung etc. 46 025 Fr., für allgemeine Kosten 17 527 Fr., zusammen 166 590 Fr. (gegen 104 415 im Vorjahre), so dass ein Betriebsüberschuss von nur 123 Fr. (gegen 14 469 im Jahre 1871) verblieb. Jede Locomotive hat durchschnittlich 19 371 Kilom. zurückgelegt, jeder Reisende 22,59 Kilom. und jeder Ctr. Gut 31,63 Kilom. Pro Kilometer Bahn war die Brutto-Einnahme 2589 Fr., die Ausgabe 2587 Fr., daher die Netto-Einnahme 2 Fr. Hierdurch wird das Anlagecapital mit 0,004 Proc. verzinst (im Vorjahre 0,718 Proc.). Die Betriebskosten erforderten 99,9 Proc. der Brutto-Einnahme (im Vorjahre 87,8 Proc.). Von der Gesammt-Ausgabe kommen 26,4 Proc. auf die Bahnverwaltung, 63,1 Proc. auf die Transportverwaltung und 10,5 Proc. auf die allgemeine Verwaltung. Von der Gesammt-Einnahme rühren 44,2 Proc. aus dem Personenverkehr, 52,0 Proc. aus dem Güterverkehr und 3,8 Proc. aus sonstigen Quellen her. Von der Brutto-Einnahme erfordern die Ausgaben für die Bahnverwaltung 26,3 Proc., für die Transportverwaltung 63,1 Proc., für die allgemeine Verwaltung 10,5 Proc.

— *r* — **Italienische Eisenbahnen.** Nach einer Mittheilung der „Ital. Nachr.“ über die Betriebsergebnisse der Italienischen Bahnen im Jahre 1873, verglichen mit denen des Jahres 1872, brachten ein:

	1873	1872
die Staatsbahnen . . .	Lire 12 096 134	Lire 11 276 935
die Römischen	„ 24 500 952	„ 22 547 004
die Oberitalienischen . .	„ 75 382 993	„ 70 911 634
die Meridionalen . . .	„ 21 245 328	„ 19 276.878
die Sardinischen	„ 818 343	„ 607 878
die Turin-Cirie	„ 338 929	„ 317 276
die Turin-Rivoli	„ 110 975	„ 92 780
Summa	Lire 134 493 654	Lire 125 029 851

Es stellte sich demnach im Jahre 1873 eine Mehreinnahme von 9 463 803 Lire heraus, und alle Linien haben ohne Ausnahmen mit dazu beigetragen. — Als kilometrisches Product lieferten die Eisenbahnen:

	1873	1872
die Staatsbahnen . . .	Lire 11 766	Lire 11 187
die Römischen	„ 15 705	„ 14 640
die Oberitalienischen . .	„ 28 882	„ 27 732
die Meridionalen . . .	„ 15 507	„ 14 692
die Sardinischen . . .	„ 5 383	„ 4 605
die Turin-Cirie	„ 16 139	„ 15 108
die Turin-Rivoli . . .	„ 9 247	„ 7 731
Im Durchschnitt	Lire 19 916	Lire 18 994

Demnach ist das kilometrische Product im Jahre 1873 Lire 922 gestiegen. Neueröffnet wurden 1873 die Zweigbahnen von Reggio und Gonzaga nach Mottegiana 15 Kil., Sant'Antonio-Borgoforte 15 Kil., Monza nach Calolzio 31 Kil., Pescara nach Popoli 53 Kil., Popoli nach Solmona 14 Kil., Summa 128 Kil.

— *r* — **Frankreich.** Für die im Juni 1871 eingesetzte Landesvertheidigungs-Commission war die Frage der Eisenbahnen jedenfalls eine der schwierigsten, mit denen sie sich zu beschäftigen hatte. Die Commission konnte nicht umhin zu constatiren, dass die meisten der bestehenden Schienenwege höchst unvortheilhaft für die Landesvertheidigung angelegt, und allen Anschlägen des Feindes blossgestellt sind. So sind die grosse Linie von Orléans nach Blois, Tours, Angers und Nantes und eine von Lyon nach dem Mittelmeere, da sie auf dem rechten Ufer

der Loire und auf dem linken Ufer der Rhone liegen, wehrlos den Angriffen preisgegeben, die aus dem nördlichen Frankreich, oder von Italien herkämen, während es doch so leicht gewesen wäre, sie durch das Bett dieser beiden grossen Flüsse zu trennen. Die Commission beantragte daher, dass der Kriegsminister fortan bei der Anlegung jeder neuen Bahn, sei dieselbe nun von allgemeinem oder von localem Interesse, zu Rathe gezogen werde. Dem Vernehmen nach hat nun die Regierung, um diesem Antrage zu entsprechen, nach Anhörung des Festungs-Comités und des Generalrathes für Brücken und Chausseen beschlossen, dass in Zukunft kein Gesetzantrag zum Bau einer Eisenbahn in der Nationalversammlung eingebracht werden darf, ohne dass vorher eine Verständigung zwischen dem Bauten- und dem Kriegsminister erzielt ist. Sollte ein solches Einvernehmen nicht herzustellen sein, so wäre die Sache an die durch das Gesetz vom 7. April 1851 eingeführte gemischte Commission für öffentliche Arbeiten zu leiten; diese hätte dann ein Gutachten abzugeben, auf Grund dessen die Nationalversammlung in letzter Instanz zu entscheiden hätte.

— *A* — **Unglücksfälle auf Russischen Eisenbahnen im Monat Januar 1874.** Die Länge der im Betrieb befindlichen Bahnen betrug am Schlusse des Jahres 1873 in Russland 14 704 Werst = 17 690 Kilom. und wurden folgende im Laufe des Decembers vorgekommene Unglücksfälle zur Kenntniss der Regierung gebracht:

	Getödtet	Schwer-verwundet	Leicht-verwundet	Summa
Beamte und Arbeiter	16	25	1	42
Passagiere	2	—	1	3
Dritte Personen . .	—	4	—	4
Summa	18	29	2	49

Ausserdem starb 1 Passagier eines natürlichen Todes während der Fahrt. Die beiden oben als getödtet angegebenen, verunglückten durch eigene Schuld beim Herausspringen während der Bewegung des Zuges. Es kamen im Ganzen 10 Zusammenstösse von Zügen und 35 Entgleisungen vor, welche grössere Zugverspätungen im Gefolge hatten. Hierbei wurden 4 Locomotiven und 101 Wagen zertrümmert. Ausserdem kamen 4 mal Waggonbrände vor wobei 4 Güterwagen nebst Inhalt und 2 Personenwagen, letztere durch Ueberhitzen der Oefen, verbrannten. Am 15. Januar brach auf der Nicolai-Bahn die hölzerne Brücke über die Bolschaja Wischera unter einer Arbeitsmaschine zusammen, wobei die Locomotive herabstürzte und 3 Arbeiter getödet, 3 schwer verwundet wurden. Am 20. Januar wurde der Bahnwärter bei Werst 59 der Poti-Tiflis Bahn von Räubern überfallen und schwer verwundet, seine Frau getödtet. (Beide oben nicht mitgerechnet).

Technisches.

— *st* — **Die Fahrbetriebsmittel auf Americanischen Eisenbahnen.** Das Prinzip der Erbauung der Eisenbahnen in America besteht nicht darin, technisch vollendete und solide Bahnen auszuführen, die Fährte (Pfad) zu verlängern und auszubreiten, es einer spätern Zeit überlassend, für einen bessern Unterbau und die dem steigenden Verkehre anzupassenden Einrichtungen zu sorgen. Auch erfolgt der Bau ohne obrigkeitliche Bewilligung oder irgend welche Aufsicht der Regierung. Eine entsprechende Anzahl von Männern kann autorisirt werden, eine Eisenbahn, wo es ihnen passend scheint, zu bauen, so wie man ein anderes Handelsunternehmen beginnt. Die Folge dieser geringen Staats-Controle ist, dass es sehr schwer hält, authentische Informationen zu erhalten über die innere Oeconomie und den Betrieb solcher Bahnen.

Um zu ermitteln, ob mit den Fortschritten an den Bahnen die Verbesserungen an den Fahrbetriebsmitteln Schritt halten, möge eine Vergleichung zwischen den bekanntesten Americanischen und den Englischen London- und North-Western-Eisenbahnen vorgenommen werden. Der Fahrpark der Americanischen Linien variirt bedeutend, und von einem reglemtarischen Vorrathe auf der Basis des Verkehrs ist nicht die Rede. Die Kosten des Fahrparkes per laufende Meile sind durchschnittlich 2499 Pfd. bei einem mitteleren Verkehre von 2 843 Pfd. per Meile, sonach 77 Procent der letzteren. Eine Ausnahme hiervon macht nur die Pennsylvanier Linie, auf welcher dieses Verhältniss nur etwa 40 Proc. der Jahres-Einnahmen beträgt, da auf dieser Bahn viele private Waggons laufen. Auf den genannten Englischen Bahnen ist dieses mittlere Verhältniss der durch den Fahrpark repräsentirten Summe zur Jahres-Einnahme 78 Proc. Nimmt man dagegen die Betriebskosten im Verhältniss zu den gesammten Kosten der Bahnen und ihrer Ausrüstung, so sind erstere grösser bei den Americanischen als den Englischen Bahnen, und zwar 20 Proc. bei jenen, gegen 10 Proc. bei diesen. Bei der Pennsylvanier Linie, der billigst gebauten von allen, ist dieses Verhältniss noch grösser.

Da Construction und Fassungsraum der Americanischen und Englischen Personen- und Lastwagen ganz verschieden sind, so ist eine Vergleichung der Einnahmen an denselben werthlos. Nur im Allgemeinen mag bemerkt werden, dass in beiden Ländern die Erbauungskosten dieser Wagen mit den Einnahmen aus denselben in nahezu gleichem Verhältnisse stehen. Der $3^1/_2$ mal theurere Americanische Wagen gibt auch eine $3^1/_2$ mal grössere Einnahme als der Englische.

Was die Locomotiven betrifft, so geht die Arbeitsleistung der Americanischen weit über jene der Englischen. So läuft auf der Illinois-Central-Linie jede Locomotive 29 590 Meilen per Jahr; auf der Baltimore-Ohio-Linie 27 276 Meilen, auf der New-York-Central-Linie 25 075 Meilen im Jahre; in England dagegen nur 18000 Meilen im Durchschnitte, und auf der London- und North-Western Bahn nur 15000 Meilen, ungeachtet auf der Illinois-Centralbahn die Geschwindigkeit geringer ist als auf den Englischen Bahnen, und ausserdem der Americanische Bahnkörper dem Englischen an Güte nachsteht. Nimmt man an, dass die Americanischen gemischten Züge 15 (Engl.) Meilen per Stunde machen, dass alle Maschinen, und zwar täglich, im Betriebe sind, so muss jede $5^1/_2$ Stunden von 24 Stunden, und zwar 82 Meilen mit voller Ladung laufen; auf der Illinois-Centralbahn sogar in 8 Stunden mit voller Ladung 120 Meilen. Auch ist es eine bemerkenswerthe Thatsache, dass die Americanischen Maschinen eine grössere Fracht führen, als die Englischen, da trotz der geringeren Tarife, erstere mehr einbringen als letztere. So ist das Mittel der Einnahme per Bahnmeile auf Americanischen Bahnen 7 S. 4 d.; auf den Enlischen Bahnen 5 S. 8 d., mithin ein Unterschied zu Gunsten jener um fast 30 Proc. Da die Tarife in America fast um 30 Proc. billiger sind als in England, so muss daher die geförderte Last um ungefähr 50 Proc. mehr ausmachen.

In England können die Locomotiven jährlich das Doppelte, seltener das Dreifache ihrer eigenen Kosten hereinbringen; in Amerika bei einer durchschnittlichen Jahreseinnahme von 7348 Pfd. das Dreifache der Anschaffungskosten, ja auf der New-Central-Linie bei einem Einkommen von 10000 Pfd. das Vierfache. — Halbleere Züge wie in England, kommen in Amerika nicht vor. Keine amerikarische Linie zeigt eine geringere durchschnittliche Einnahme per lauf. Meile als die London- und North-Western-Linie. Die höchste durchschnittliche Einnahme hat unter den Englischen Linien die South-Western, nämlich 7 S 5 d. per Meile.

Was dagegen die Betriebskosten anbelangt, so stellen sich diese zu Gunsten Englands. Leider ist die Berechnung derselben nicht gleich bei den verschiedenen Amerikanischen Gesellschaften, und eine Vergleichung daher nicht gut möglich. Nur die Illinois-Central-Bahn giebt bei verschiedenen Berechnungsmethoden nahezu gleiche Resultate. Aus dem Mittel der Durchschnittswerthe von acht verschiedenen Amerikanischen Bahnen ergiebt sich übrigens, dass die Betriebskosten 34 Proc. der Anschaffungskosten betragen, gegen 19 Procent in England, und 24 Procente der Jahres-Einnahmen machen gegen nur 14 Procent in England; per lauf. Meile ist dies 2 S. gegen 10 d. in England. Wie viel bei den Amerikanischen Bahnen auf Rechnung der Inferiorität der Bahnkörper, wie viel auf zu grosse Inanspruchnahme der Fahrmittel kommt, lässt sich nicht angeben.

(Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Aech.-Vereins.)

Schlittenbremse. Den Herren Wirth u. Cie. zu Frankfurt a. M. ist unterm 16. Februar 1874 ein Patent auf eine Schlittenbremse für Eisenbahnfahrzeuge, in der durch Zeichnung und Beschreibung nachgewiesenen Zusammensetzung und ohne Jemand in der Anwendung bekannter Theile zu beschränken, auf drei Jahre, von jenem Tage an gerechnet, und für den Umfang des Preussischen Staats ertheilt worden.

Literatur.

Karte der Einfuhr, Ausfuhr und Verwendung roher Baumwolle in Oesterreich von Dr. Peez und Director Pechar. Wie sich die Fragen, welche man der Statistik und speciell der Verkehrsstatistik zur Beantwortung vorlegt, von Jahr zu Jahr mehren, so findet auch die Graphik immer neue Ausdrucksformen, um die schwer zu bewältigende Menge des Zahlenmaterials zur übersichtlichen und prägnanten Anschauung zu bringen. Eine originelle und verdienstvolle Leistung dieser Art liegt uns in der Karte der Einfuhr, Ausfuhr und Verwendung roher Baumwolle in Oesterreich von den um die Oesterr. Industrie-Statistik hochverdienten Herren Dr. Peez und Director Pechar vor. In ganz Mittel-Europa stellt die Verwendung von Ostindischer Baumwolle einen sehr grossen Theil des Gesammtverbrauches dar, und namentlich in Oesterreich, wo hauptsächlich mindere Garne gesponnen werden, treten alle übrigen Gattungen heute dagegen völlig in den Hintergrund. Der alleinige Bezugsort dieser Provinzen für den Continent war bis zum Jahre 1870 England, weil alle Baumwolle von Ostindien nach Europa per Segler ums Cap ging und England als der Haupt-Consumtionsplatz auch den bestgelegenen Stapelplatz für die weitere Vertheilung nach den verschiedenen Ländern bildete. Die Eröffnung des Suez-Canals und die sofortige Einrichtung von Dampferlinien von Bombay und Calcutta nach den grossen Häfen des Mittelländischen Meeres hat die Verkehrswege dieses Welthandel-Artikels innerhalb der verflossenen drei Jahre bedeutend modificirt, indem die südlichen Länder des Europäischen Continennts sich vom Bezuge Ostindischer Baumwolle über Liverpool und London fast gänzlich emancipirt haben, während bei der Billigkeit der Seefracht gegen die Landfracht das nördliche Deutschland und Frankreich ihren Hauptbedarf an jenen Gattungen nach wie vor über England, rücksichtlich über das Cap beziehen und für Americanische Sorten die ganze Versorgung unverändert auf den nördlichen Wegen via Havre, Liverpool, Bremen etc. sich bewegt. Triest und Venedig sind also wieder grosse Speditionsplätze von Ostindien nach Oestereich und Deutschland geworden; Marseille nach Frankreich und Genua wird einen grossen Theil dieser Durchfuhr absorbiren, sobald die Gotthard-Bahn vollendet ist. Die jetzige Phase des Kampfes des Nordens mit dem Süden wird nun durch die Peez-Pechar'sche Karte in höchst anschaulicher Weise dargestellt. Die von Suez kommende Baumwolle ist als ein breites hellrothes Band oder als ein Strom dargestellt, welcher sich zwischen Triest und Venedig in zwei Hauptarme theilt. Der breitere

über Triest folgt den Laufe der Südbahn bis Wien, fortwährend an Nebenarme und an den localen Consum einen kleinen Theil seiner Mächtigkeit abgebend. Von Wien, wo die Westbahn einen grösseren Theil absorbirt, wälzt sich die Masse in die Böhmischen Spinnereibezirke zur Aufsaugung, und nur ein schmales Band führt über die Grenze nach Sachsen. Der Venetianer Hauptarm über den Brenner zur Vertheilung nach Bayern, Würtemberg, der Schweiz und Vorarlberg. Entgegen dem Zuge dieser von der Adria kommenden und nach Norden sich verästenden Verkehrsrichtung und theilweise die Wege derselben benützend, zeigen in dunkelrother Farbe drei Hauptströme die Vertheilung der durch die nordischen Gewässer kommenden Baumwollmassen an; der eine über Breslau (von Stettin), der zweite über Leipzig (von Hamburg), der dritte über Bamberg (von Bremen, Rotterdam) nach Oesterreich und Süddeutschland führend. Prag bezeichnet am deutlichsten die Stelle, wo der dunkle und der helle Strom in gleicher Breite fliessen, d. h. wo nach den Ergebnissen der Statistik der Convenienz des Baumwollbezuges über Triest und über England, nach Frachthöhe und individuellem Bedürfniss einander am meisten die Wage halten. Nichtsdestoweniger führen dünne Ausläufer der Nordströme bis in die Nähe Triests (Laibach) und Venedigs (Bozen), während die Adriatischen Bezüge in kleinen Mengen auch nach Norddeutschland reichen. Die Eintrittstärke des von Süden kommenden Verkehrs ergiebt sich nach der Breite der Farbenbänder mit 1 060 000 Zollcentnern im Jahre, diejenige der von Norden kommenden Ströme mit 400 000 Centnern. Zieht man von ersterem Quantum die über die Reichsgrenzen führenden Ausläufer ab, so ergiebt sich der Oesterreichische Verbrauch des Adriatischen Imports mit 750 000, der des nordischen Imports nur mit 190 000 Centnern; der Rest wird in Süddeutschland und der Schweiz verbraucht. Die technische Ausführung der Karte und die beigegebenen Tabellen entsprechen vorzüglich dem Zwecke der Verfasser. Die jeweilige Breite des Bandes ist proportional der Quadratwurzel der bezüglichen Verkehrsquantitäten, was die Anschaulichkeit wesentlich erhöht, und ein bequemer Maasstab lässt die Verkehrstärke jedes einzelnen Punctes der Stromlinie leicht ablesen. Mit dieser Karte ist für den vorliegenden Fall das Problem der leichtverständlichen Darstellung in derselben Weise glücklich gelöst, wie durch die Pechar'sche Karte für den Böhmischen Braunkohlen-Verkehr.

Inhalts-Verzeichniss der Besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. No. 8 vom 21. Februar 1874. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. II. — Die Deutsche Rechtseinheit vor und seit dem Erlasse des Verfassungsgesetzes vom 20. December 1873. — Christian Daniel Rauch und das Denkmal der Königin Louise von Preussen. — Mittheilungen aus der historischen Literatur. II. — Erster Jahresbericht der Deutschen Monatshefte. — Aus dem Erzgebirge. II.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Homburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Die vierzehnte **ordentliche Generalversammlung** findet **am 24. März dieses Jahres, Nachmittags 1 Uhr,** im Stationsgebäude zu Homburg vor der Höhe statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1) Der allgemeine Rechenschaftsbericht und Beschlussfassung über die Vertheilung des Reinertrags.
2) Theilweise Erneuerung des Verwaltungsraths (§ 29 der Statuten).
3) Wahl eines Rechnungs-Prüfungs-Ausschusses (§ 25 der Statuten).

Denjenigen stimmberechtigten Actionären, welche in der Generalversammlung erscheinen wollen, wird unter Bezug auf § 24 der Statuten mitgetheilt, dass sie ihren Actienbesitz durch Deponirung der Actien **bei der Direction in Homburg** nachzuweisen haben.

Den stimmberechtigten Actionären wird über die erfolgte Deposition ihrer Actien eine, Zahl und Nummer der Actien enthaltende Bescheinigung ertheilt, auf deren Grund dieselben hiernächst am Tage der Generalversammlung die Eintrittskarten auf dem Directionsbüreau ausgehändigt erhalten.

Homburg, den 24. Februar 1874.

Der Verwaltungsrath.

Hannoversche Staatsbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:
6 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Courierzug-Locomotiven nebst Reservestücken,
2 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Personenzug-Locomotiven,
5 „ „ 3 „ „ Güterzug-Locomotiven nebst Reservestücken und
4 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Tender-Locomotiven
im Wege der Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf **Freitag, den 20. März 1874, Vormittags 10 Uhr,** im Bureau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 2 Thaler bezogen werden.

Hannover, den 20. Februar 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:
10 Stück dreiachsigen Personenwagen I/II. Classe, davon 8 Stück mit Bremsen,
28 Stück 4rädr. offenen Güterwagen, davon 7 Stück mit Bremsen, und
5 Stück 4rädr. bedeckten Güterwagen mit Bremsen
im Wege der Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf
Dienstag, den 17. März 1874, Vormittags 10 Uhr,
im Bureau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 10 Sgr. pro Exemplar (3 × 10 Sgr. = 1 Thlr.) bezogen werden.

Hannover, den 20. Februar 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Königlich Sächsische Eisenbahnbaugesellschaft.
Lieferung eiserner Brücken.

Unter Vorbehalt der Genehmigung des Königlichen Finanz-Ministeriums soll die Lieferung einer Anzahl eiserner Brücken für Strassen- und Wegunterführungen beim Bau der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn verdungen werden.

Fabricanten, welche sich um Uebertragung dieser Lieferung oder eines Theiles derselben bewerben wollen, werden ersucht, wegen Erlangung der näheren Bedingungen, Zeichnungen und Blanketts sich an das königliche technische Hauptbüreau für den Bau der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn zu Dresden, Humboldstrasse No. 3 zu wenden, woselbst die Offerten

bis längstens den 16. März 1874

versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung eiserner Brücken"

sowie frankirt einzureichen sind.

Die Bewerber, unter welchen die Auswahl vorbehalten wird, bleiben bis zum 31. März d. J. an ihre Offerten gebunden.

Dresden, den 26. Februar 1874.

Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn.
Opelt.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Januar 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen resp. Kilom.!		Befördert wurden				Die Einnahmen betrugen			Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo Januar	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Centner Güter		aus dem Personen-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa incl. Extr.			
	1874	1873	1874	1873	1874	1873						
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
a. Berg.-Märkische	129,13	120,03	1051106	965016	24021255	23029004	265702	938707	1316409	+121429	1316409	+121429
b. Ruhr-Siegbahn	14,45	14,45					13770	108876	135896	—28939	135896	—28939
Berlin-Anhaltische E.	49,11	49,11	152573	146829	3135996	2946228	102650	253160	363810	+25170	363810	+25470
Berlin-Görlitzer E.	28,78	28,78	—	—	—	—	27540	84534	120168	+191	120168	+191
Berlin-Hamburger E.	39,9	39,9	118813	—	1768983	—	77326	319122	396448	—96024	396448	+96024
Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	29,68	28,18	—	—	—	—	83137	189783	272920 [1]	+41519	272920	+41519
Berlin-Stettin. Eisenb. a. Stammb. Berl.-Stettin-Starg.	29,8	29,8	—	—	—	—	69341	166746	236087	+6257	236087	+6257
b. Zweigb. Starg.-Cösl.-Colbg.	23,1	23,1	—	—	—	—	18100	40397	58497	+5699	58497	+5699
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig	26,3	26,3	—	—	—	—	14097	19190	33587	—67	33587	—67
d. Vorpommer. Zweigbahnen	31,5	31,5	—	—	—	—	27481	34095	61576	—256	61576	—256
e. Angermünde-Schwedter E. [2]	3,1	3,1	—	—	—	—	1580	1777	3357	—	3357	—
Braunschweigische E.	—	—	—	—	—	—	64613	212660	277273	—	—	—
Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	296,25†	296,25†	126698	103013	—	2158473	43868	127387	176334	+11348	176334	+11348
Breslau-Warschauer E. (Preuss. Abth.)	7,4	—	10737	—	171891	—	3237	6419	9701	—	9701	—
Cottbus-Grossenhainer E.	10,6	10,6	17602	15767	534736	412088	4913	20390	25303	+3485	25303	+3485
Crefeld-Kreis Kempener Industrieb.	6,35	6,35	32713	41026	—	—	2815	5971	9070	—141	9070	—141
Reichs-E. in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn [3]	1036†	994†	628643	713723	10524030	10807283	162414	551895	758809	—6687	758809	—6687
Eutin-Lübecker Eisenbahn [4]	4,4	—	11094	—	45026	—	2886	2558	5444	—	5444	—
Frankfurt-Bebraer Eisenbahn [5]	28,7	26,3	162420	159532	782540	808331	39300	60600	104400	+5250	104400	+5250
Halberstadt-Blankenburger E. [6]	2,6	—	2481	—	64148	—	906	4587	5493	—	5493	—
Halle-Sorau-Gubener E.	36,09	36,09	—	—	—	—	18880	46647	66556	+18026	66556	+18026
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	139,5†	139,5†	—	—	—	—	52100	11800	63900	+33113	63900	+33113
Hannoversche Staatsbahn [7]	111,97	111,97	—	—	—	—	196144	591122	802590	—3374	802590	—3374
a. Holsteinische excl. Glückst.-Elmsh.	32,3	32,3	127391	110029	1061859	979829	43083	81409	124492	+2761	124492	+2761
b. Glückstadt-Elmshorn	4,4	4,4	14063	12000	115604	108434	3429	4001	7430	+637	7430	+637
c. Schleswigsche E.	30,6	30,9	38678	35260	306366	278266	17345	35325	52670	+3435	52670	+3435
Homburger E.	2,41	2,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Köln-Mindener Eisenbahn a. Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigb.	50,98	48,72	339493	315318	13079293	13132147	145834	502930	713913	—54830	713913	—54830
b. Köln-Giessener Bahn incl. Rheinbrücken	24,53	24,81	112302	116183	4126572	4261199	28185	162400	210576	—9517	210576	—9547
c. Zusammen	75,53	73,03	451795	431501	17205865	17393346	174019	665330	924489	—64377	924489	—64377
d. Venlo-Hamburger Bahn	32,92	17,10	124880	95103	2029319	1479042	30147	114087	149044	+71774	149044	—71774
Leipzig-Dresdener E.	33,21	30,03	227511	194587	4075905	2672786	77246	215058	292304	+26698	292304	+26698
Lübeck-Büchen. Eisenb. a. Lübeck-Büchen	6,30	6,30	11428	11020	268714	170993	3734	12681	67598	+14057	67598	+14057
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,45	31834	28513	464299	354402	13768	32315				
Märkisch-Posener E.	36,2	36,2	—	—	—	—	25846	42115	70276	+11421	70276	+11421
a. Magdeburg-Leipziger E.	173†	173†	—	—	—	—	50609	194272	244881	—37942	244881	—37942
b. Halle-Casseler Zweigbahn	221†	221†	—	—	—	—	29721	121230	150951	+26329	150951	+26329
Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen resp. Halle-Vienenbg., nebst Zweigbahnen, Magdeburg-Wittenberge u. Berl.-Lehrte	743,7†	693,4†	278757	267534	5831184	5337018	133540	409861	543401	+66202	543401	+66202
b. Stendal-Uelzen und Magdeburg-Neuhaldensleben	29,2†	29,2†	15967	13645	102307	81569	2945	5902	8847	+2039	8847	+2039
c. Uelzen-Langwedel [8]	97,4†	—	16208	—	256769	—	10155	20437	30592	+30592	30592	+30592
Mecklenburg. Friedrich-Franz-E.	42,8	42,3	—	—	—	—	39966	56855	96821	+7364	96821	+7364
Nassauische E.	34,3	34,3	262380	234272	1524302	1886979	42719	58838	121166	—8013	121166	—8013
Kgl. Niederschlesisch-Märkische E.	564,49†	564,49†	—	—	—	—	160089	715940	934424 [9]	+73960	934424	+73960
Berliner Verbindungsbahn	25,42†	25,42†	—	—	—	—	3175	40014	43871 [10]	+5430	43871	+5430
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	7969	15091	21060	+3951	21060	+3951
Oberschlesische E. a. Oberschlesische Hauptbahn [9]	105,81	100,55	—	—	—	—	109266	681251	880517	+133026	880517	+133026
b. „ Zweigbahn	12,51	11,68	—	—	—	—	—	13990	14714	+3389	14714	+3389
c. Breslau-Posen-Glogau	27,91	27,91	—	—	—	—	37810	143649	196224	+60585	196224	+60585
d. Stargard-Posener E.	22,97	22,97	—	—	—	—	17312	68027	96418	+21944	96418	+21944
e. Breslau-Mittelwalder E.	13,84	7,66	—	—	—	—	8250	14240	24540	+10293	24540	+10293
Oldenburgische Eisenbahnen	25,34	25,34	72490	68472	880288	821580	24493	26559	51052	+4841	51052	+4841
Ostpreussische Südbahn	32,20	32,20	40896	38342	1308263	865487	17985	102506	123108	+45609	123108	+45609
Preussische Ostbahn	187	169,75	—	—	—	—	244634	765223	1014184	+192767	1014184	+192767
Rechte Oderufer-E.	41,22	41,03	—	67000	—	2198137	28500	187900	238400	+43994	238400	+43994
Rheinische E. a. Sämmtl. Haupt- und Zweigbahnen excl. Call-Trier	748,65†	748,65†	550300	543112	8933000	9728150	205000	6280 0	833000	—4845	8330 0	—4845
b. Eifelbahn Call-Trier	117,97†	117,07†	49020	47172	1731200	1621358	9050	28160	37210	+1198	37210	+1198
Rhein-Nahe-Eisenbahn	121,65†	121,65†	—	—	—	—	19550	62454	86510	+1392	86510	+1392
Saarbrücker Staatsbahn	172,95†	172,65†	—	—	—	—	28450	165959	224722	+7475	224722	+7475
Thüringische Eisenbahn	62,771	57,791	—	—	—	—	97292	235512	332804	+21312	332804	+21312
Tilsit-Insterburger E.	53,9†	53,9†	7682	7782	112224	72878	3369	5763	10812	+1155	10812	+1155

Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Süddeutscher Währ. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	205,9	175,5	199483	173816	2524512	2349228	127581	455794	583375	−16424	583375	−16424
Bayerische Staatsbahnen	284,5	275	464612	472521	6805668	6373740	445104	1503748	1948852	+81823	1948852	+81823
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecken (nicht garantirte Linien)	308†	308†	312559	333053	3343390	3527842	171470	280477	452993	−37875	452993	−37875
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	192†	176†	107988	108098	641673	730813	26326	28383	54787	−13679	54787	−13679
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	83047	85692	26440	27100	9324	661	9985	−266	9985	−266
Oberhessische Eisenbahnen	23,47	23,47	36165	33991	207330	225010	16137	15200	31949	+1165	31949	+1165
Pfälzische Eisenbahnen	421†	375†	271738	269436	4831594	4764956	102607	402388	504995	+1213	504995	+1213
Werrabahn	172†	172†	—	—	—	—	22041	94703	116744	+5033	116744	+5033
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46	46	84917	84458	2323025 Pud.	1722224 Pud.	71432	254205	349948	+58139	341948	+58139
Warschau-Bromberg	$19^6/_7$	$19^6/_7$	22840	22905	694236	536233	15135	56402	81762	+9348	81762	+9348
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	32870	120928	153798	+48934	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holl. Währ. angegeben.												
Holländische Eisenbahn-Gesellschaft	173†	173†	140636	138486	—	—	119944	35055	154999	+307	154999	+307
Niederländische Centralbahn	102†	102†	30052	28732	108972	41795	29021	17316	48433	+7984	—	+7984
Niederländische Rheinbahn	209†	209†	135820	129366	1276162	1531214	156464	207976	364440	−10485	3947668	+113794
Niederländische Staatseisenbahnen	990†	989†	253244	251094	1803803	2175040	203511	180066	404514	−28979	180066	−28979
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.											Ertrag pro Kilometer 1874.	1873.
Schweizerische Centralbahn	240†	240†	195000	185687	1770000	1504864	241000	547000	788000	+68000	3283,33	3002,34
a. Schweizerische Nordostb. (excl. Linien b und c)	213†	213†	271000	247741	1455000	1454180	216000	419000	635000	−5000	2981,22	3006,09
b. Zürich-Zug-Luzern	64†	64†	32400	28929	125600	118261	30700	32000	62700	+2300	979,68	944,31
c. Bülach-Regensburg	20†	20†	16500	14900	22600	18911	7200	2000	9200	+700	460,00	427,48

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Die definitiven Einnahmen pro Januar 1873 betrugen: 245 704 Thaler.

[2] Am 15. December 1873 dem Betriebe übergeben, Berlin-Stettiner Bahn nur betriebsleitende Verwaltung.

[3] Seit 16. September 1872 im Betriebe der Reichseisenbahnen.

[4] Eröffnet am 10. April 1873.

[5] Incl. Frankfurt-Offenbacher Bahn, welche ab 1. Januar c. mit Frankfurt-Bebra vereinigt ist.

[6] Eröffnet am 31. März 1873.

[7] Excl. der Strecke Tettenborn-Nordhausen.

[8] Eröffnet für Güterverkehr am 15. April und für den Personenverkehr am 15. Mai 1873.

[9] Das Extraord. beträgt 58 395 Thaler.

[10] Das Extraord. beträgt 682 Thaler.

[11] Incl. Wilhelms-, Neisse Brieger und Posen-Thorn-Bromberger Eisenb.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Bei unserer hiesigen Güterkasse werden vom Jahre 1871 noch 697 Thlr. 9 Sgr. 9 Pf. von den Versendern nicht abgehobene Nachnahmebeträge aufbewahrt.

Wir fordern die Berechtigten auf, diese Beträge gegen Rückgabe der ihnen ertheilten Bescheinigungen bis spätestens zum 1. April d. J. abzuholen.

Berlin, den 26. Februar 1874.

Die Direction.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zur Herstellung eines ganz aus Eisen bestehenden Oberbaues soll die Lieferung von

110 693 000 Kilo Eisenbahnschienen aus Puddel- oder Bessemerstahl resp. mit Feinkornkopf,
11071 700 Kilo Seitenlaschen aus Bessemerstahl oder Walzeisen,
13 578 000 Kilo eisernen Langschwellen,
412 000 Kilo Laschenbolzen,
291 415 Kilo schmiedeeisernen Querverbindungsstangen,
217 000 Kilo Bolzen mit Muttern zur Schienenbefestigung,
422 380 Kilo schmiedeeisernen Unterlags- und Deckplättchen,
im 680 Kilo Unterlagsbleche

Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Einsendung von zehn Silbergroschen zu beziehen.

Die Offerten sind bis zu dem am

Montag, den 16. März d. J.,

Vormittags 10 Uhr, in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Schienen und Laschen resp. eisernen Langschwellen oder Kleineisenzeug"

an uns einzusenden und erfolgt die Eröffnung der Offerten zur vorangegebenen Terminstunde in Gegenwart der persönlich anwesenden Submittenten.

Strassburg, den 13. Februar 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten der Durchlässe, kleinen Brücken, Wegeunterführungen und Wegeüberführungen für die Strecke Peene-Swinemünde 26,1 Kilometer der Ducherow-Swinemünder Eisenbahn soll in drei Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen liegen im Büreau des Unterzeichneten, Louisenstrasse No. 25, zur Einsicht aus; Bedingungen und Massenberechnungen können auch auf portofreie Eingabe gegen Erstattung der Copialien durch die Post bezogen werden.

Zur Eröffnung der eingegangenen Offerten, welche mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte für die Erd- und Maurerarbeiten der Ducherow-Swinemünder Eisenbahn"

zu versehen und an den unterzeichneten Baudirector zu richten sind, ist auf **Sonnabend, den 7. März, Vormittags 11 Uhr,** ein Termin in dem Büreau des Unterzeichneten angesetzt.

Stettin, den 13. Februar 1874.

Der Bau-Director der Berlin-Stettiner Eisenbahn.
Schorss.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Die in den diesseitigen Werkstätten zu Chemnitz, Leipzig, Dresden, Zwickau, Werdau und Löbau lgernden

alten Materialien

als:

circa	2900	Centner	Schmelzeisen,
„	1095	„	Gusseisen,
„	100	„	gusseiserne Roststäbe.
„	25	„	„ Retorten,
„	72	„	Hartgussräder,
„	3007	„	grobe Drehspähne,
„	1487	„	klare Dreh- und Bohrspähne,
„	255	„	Eisenblech,
„	220	„	Federstahl,
„	100	„	Radgestelle,
„	400	„	Radreifen aus Gussstahl,
„	650	„	„ „ Puddelstahl und Eisen,
„	2	„	Federdraht,
„	273	„	Lagermasse (Weissmetall),
„	35	„	Metallspähne,
„	95	„	messingene Siederohrabfälle,
„	$1_{,75}$	„	Glockenmetall,
„	$10_{,5}$	„	Papierabfälle,
„	$58_{,5}$	„	Bruchglas,
„	16	„	Leinwand von Güterdecken,
„	38	„	Leinwand von Emballage,
„	3	„	Hanfseile,
„	21	„	Gummi ohne Hanfeinlage

sollen im Wege öffentlicher Submissionen wiederum verkauft werden.

Uebernahme-Gebote auf vorstehende alte Materialien sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Materialien"

versiegelt und portofrei bis mit dem

7. März a. c.

an die unterzeichnete Verwaltung einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen, aus welchen alles Nähere zu ersehen ist, liegen im Büreau der Maschinenhauptverwaltung auf hiesigem Centralwerkstättenbahnhofe zur Einsicht aus, können auch auf portofreie Requisition von der genannten Stelle bezogen werden.

Die Auswahl unter den Bietern bleibt vorbehalten.

Chemnitz, den 19. Februar 1874.

Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bergk.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von

5 sechsrädrigen Gepäckwagen,
5 vier „ „
30 vier „ bedeckten Güterwagen ohne Bremsen,
4 sechs „ Personenwagen III. Classe,
5 vier „ Personenwagen IV. Classe,
96 vier „ Kohlenwagen ohne Bremsen,
24 desgleichen mit Bremsen

sollen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem Central-Büreau hierselbst einzusehen, werden auch von unserem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer hier, gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnwagen"

bis zu dem am **20. März cr., Vormittags 11 Uhr,** in unserem Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 21. Februar 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Mit Liefertermin Ende Juli c. sollen **24 Stück kleine Material-Wagen** für Bahnmeistereien beschafft werden, wofür die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen gegen Einsendung von 9 Sgr. von hier bezogen werden können.

Offerten ersuche bis zum Submissions-Termine

17. März, 10 Uhr Morgens,

spätestens unter meiner Adresse.

Der Offerte muss ein Exemplar anerkannter Bedingungen beiliegen.

Fulda, den 25. Februar 1874.

Der Königliche Maschinenmeister.

Nassauische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

15 Stück Personenwagen III. Classe,
20 „ gedeckten Güterwagen,
38 „ offenen eisernen Güterwagen und
150 Satz schmiedeeisernen Scheibenrädern mit geschmiedeten Feinkorn-Achsen und Gussstahl Bandagen,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum

Dienstag, den 24. März l. J., Vormittags 11 Uhr,

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnwagen resp. von Achsen mit Rädern"

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Uebernahms-Bedingungen und Zeichnungen sind auf dem Bureau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt und können auch von da gegen Erstattung der Ueberdruckkosten bezogen werden.

Zum Erforderniss einer zulässigen Offerte gehört die Einreichung der von dem Submittenten unterzeichneten Submissions-Bedingungen.

Wiesbaden, den 19. Februar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung von

a) 23 700 Stück oder ca. 89 823 Kilogramm Seitenlaschen,
b) 82 800 „ „ „ 37 215 „ Laschenbolzen mit Muttern,
c) 293 500 Stück oder ca. 59 015 „ Befestigungsbolzen mit Muttern
d) 237 300 Stück oder ca. 53 018 „ Deckblättchen und Winkelbleche

für ganz aus Eisen bestehenden Bahn-Oberbau soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum

Samstag, den 21. März l. J., Vormittags 11 Uhr,

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Oberbau-Material"

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Unternehmungsbedingungen nebst Zeichnung sind auf dem Bureau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt, und können auch von da gegen Erstattung der Ueberdruckkosten bezogen werden.

Zum Erforderniss einer zulässigen Offerte gehört die Einreichung der von dem Submittenten unterzeichneten Submissions-Bedingungen.

Wiesbaden, den 20. Februar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bekanntmachung.

Die Lieferung von 4 200 000 Kilogramm Schienen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierzu sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Schienen" bis zum **14. März c., Vormittags 11 Uhr,** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen und der zugehörigen Zeichnungen können gegen Erstattung der Kosten von unserer Central-Materialien-Controle bezogen werden.

Cassel, den 18. Februar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 18. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 5. März 1874. (Schluss der Nummer: 4. März, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Preis-Ausschreiben.

Das am 10. August 1872 veröffentlichte Preis-Ausschreiben von Seiten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen auf die „Erfindung eines neuen Verfahrens zum Copiren der Frachtkarten" hat insofern zum Ziele nicht geführt, als zwar zahlreiche Bewerbungen einliefen, jedoch eine Preis-Zuerkennung deshalb nicht erfolgen konnte, weil den gestellten Bedingungen von keinem Bewerber vollkommen genügt worden war.

Die General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen dd. Heidelberg 22—25. September 1873 hat daher beschlossen, dieses Preis-Ausschreiben zu wiederholen, und es wird dies mit der Aufforderung zur Concurrenz zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Die Concurrenz-Bedingungen sind folgende:

1) Auf die Erfindung eines Verfahrens, nach welchem die Frachtkarten mit genügender Deutlichkeit und Dauerhaftigkeit der Schrift dreimal in der Weise copirt werden können, dass dadurch der Expeditionsdienst nicht gestört wird, ist
ein erster Preis von 1000 Thlrn. und
ein zweiter Preis von 5000 Thlrn.
ausgesetzt.
2) Nur solche Erfindungen oder Verbesserungen, welche ihrer Ausführung nach in die Zeit fallen, welche die Concurrenz umfasst, werden bei der Preisbewerbung zugelassen.
3) Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zur Concurrenz zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahn bereits vor der Anmeldung durch längere Zeit zur practischen Anwendung gelangt sein, es muss der Nachweis erbracht sein, dass dieselbe in Bezug auf Zeitaufwand, Sicherheit und Kosten den zu stellenden Forderungen Genüge leiste, und der Antrag auf die Ertheilung des Preises muss motivirt und unterstützt sein durch eine dem Vereine angehörige Verwaltung.
4) Die Prämiirung schliesst die Patentirung der Erfindung und die Ausnützung des Patentes zu Gunsten des Erfinders nicht aus.
5) Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle etc. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht sein, dass die Erfindungen oder Verbesserungen ihrer Ausführung nach derjenigen Zeit angehören, welche die Concurrenz umfasst.

Die Prüfung der concurrirenden Anträge, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt, event. an welche Bewerber Preise zu vertheilen sind, erfolgt durch eine vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingesetzte, aus 12 Mitgliedern bestehende Prüfungs-Commission.

Ausgeschrieben werden hierdurch die bezeichneten 2 Prämien für die Zeit vom 25. September 1873 bis 15. Juli 1875.

Die Erfindungen oder Verbesserungen, welche prämiirt werden sollen, müssen sonach ihrer Ausführung nach in diese Periode fallen.

Die Bewerbungen müssen portofrei an die geschäftsführende Direction des Vereins eingereicht werden, und zwar bis längstens **zum 15. Juli 1875.** — Berlin, den 19. Februar 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Nach der Mittheilung der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft wird die $41_{,10}$ Kilometer ($5_{,48}$ Meilen) lange Bahnstrecke Wesel-Haltern, Theil der Venlo-Hamburger Eisenbahn, mit den Stationen

Wesel, Peddenberg (Haltestelle), Schermbeck (Haltestelle), Dorsten und Haltern

am 1. März d. J. für den Personen- und Güter-, sowie den Privat-Depeschen-Verkehr eröffnet werden.

Berlin, den 24. Februar 1874.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Fournier.

Ueber die Entwicklung des Schweizerischen Eisenbahnrechtes.

Von Herrn Professor Carl Gareis in Zürich.

Der Zusammenhang des Eisenbahnwesens aller continentalen Länder, die steigende Connexität der Deutschen Eisenbahnen mit denen der Schweiz und das Interesse, welches die Verkehrsanstalten der in Mitte der Romanischen und Germanischen Staaten gelegenen, wichtige Alpenübergänge besitzenden Schweiz mit Recht auf sich lenken, mag eine Besprechung des heutigen Standes des Schweizerischen Bahnverkehrs und der Eisenbahngesetzgebung der Schweiz in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" wohl hinreichend rechtfertigen. Steht ja doch zu erwarten, dass die Vollendung der grossen Alpenbahnen, insbesondere der Gotthardbahn alsbald eine bedeutende Coursänderung in die Mitteleuropäischen Bahnen bringen und neue Aufmerksamkeit auf das kleine Land ziehen wird, dessen Schienenverkehr mit so vielen Hindernissen zu kämpfen hat, sich aber dennoch stetig und nachhaltig entwickelt.*

Was die Rechtsentwicklung in Bezug auf das Eisenbahnwesen der Schweiz anlangt, so sei die Bemerkung vorausgeschickt, dass der Rechtszustand der Schweiz im Allgemeinen eine viel grössere Zersplitterung und Buntheit zeigt, als der Deutsche jemals und als man sich, namentlich in Deutschland, vorzustellen pflegt.

Noch existirt kein allgemeines Handelsrecht, nicht einmal ein Wechselrecht; zwar an Entwürfen für beides und für ein gemeinsames Obligationenrecht sogar fehlt es nicht; aber die jahrelangen Verhandlungen über Revision der Bundesverfassung, — eine Arbeit, die in der jüngsten Zeit einen äusserst unerquicklichen Verlauf durch zahlreiche Transactionen und Compromisse der Freunde und verschiedenartigen Gegner der Rechtseinheit genommen hat, — hemmen die Weiterentwicklung bis zur — immer noch zweifelhaften — Annahme der Verfassungsrevision durch das Volk. Ein wahres Glück ist es zu nennen, dass die Factoren der Bundesgesetzgebung, gestützt auf Artikel 21 und 33 der geltenden Bundesverfassung von 1848, sich für berechtigt halten konnten, den Verkehr der Eisenbahnen und grösseren Transportanstalten überhaupt durch Bundesgesetze einheitlich für die ganze Schweiz jetzt schon regeln zu können, ohne hierzu den schwankenden Steg der allgemeinen directen Volksabstimmung benützen oder das Resultat der langwierigen Verfassungsrevisionsanstrengungen abwarten zu müssen.

So ist denn das Eisenbahnwesen dem Schicksale der letzteren entrückt und die Schweiz jetzt bereits theilweise im Besitz, theilweise in — der definitiven Annahme naher — Projectirung einheitlicher Eisenbahn-Gesetze.

1. Das Fundamentalgesetz hierfür ist das Bundesgesetz vom 23. Christmonat 1872 „über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft"; durch dieses Gesetz, welches seit April 1873, theilweise schon 1. Januar 1873 in Kraft ist, wurde das Bundesgesetz „über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Heumonat 1852" aufgehoben und in Artikel 12 das Schweizerische Expropriationsgesetz vom 23. December 1851 auf alle vom Bunde concedirten Eisenbahnen anwendbar erklärt. Hierdurch ist der öffentlich rechtliche, administrative und politische Theil des Eisenbahnwesens unificirt, aber auch bereits (in Artikel 38) die einheitliche Regelung des Eisenbahnprivatrechts angebahnt. Das Gesetz regelt: I. Die Ertheiuug der Concessionen. Für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf Schweizerichem Gebiete ist in jedem einzelnen Falle eine staatliche Concession erforderlich. Die Ertheilung derartiger Concessionen, sowie die Erneuerung von solchen, die bisher von den Cantonen ertheilt worden sind, ist von nun an Sache des Bundes, jedoch unter Mitwirkung der betheiligten Cantone bei den vorbereitenden Verhandlungen (Artikel 1). II. Ein zweiter Abschnitt normirt den Inhalt der Concessionen und die Rechtsstellung der Concessionäre; ein dritter (III) enthält Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebes des Schweizerischen Eisenbahnnetzes, unterstellt das Tarifwesen der Controle des Bundes und ordnet eidgenössische Inspectionen der Bahnen an; endlich sind (IV) der Bundesversammlung gewisse Competenzen und dem Bundesgerichte alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bunde und einer Eisenbahngesellschaft zur Entscheidung zugewiesen.

2. Laut Artikel 11 des eben erwähnten Gesetzes vom 23. December 1872 wird ein Bundesgesetz „das Nähere über die Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten, sowie über das im Falle der Zahlungsunfähigkeit einzuhaltende Verfahren" bestimmen. In Folge dessen befindet sich gegegenwärtig ein Gesetzentwurf „über Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten auf Eisenbahnen im Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft" in Berathung. Der Gesetzentwurf ist zur Zeit bereits vom Bundesrathe berathen und mit Botschaft vom 7. Juli 1873 der Bundesversammlung vorgelegt worden, hier aber erst von einer Commission des Ständerathes laut Bericht am 29. October 1873 in Verhandlung gezogen worden. Das vorgeschlagene Gesetz darf als eines der originellsten gesetzgeberischen Werke unserer — an legislatorischen Experimenten wahrlich nicht armen — Zeit bezeichnet werden. Die Botschaft des Bundesrathes constatirt, dass man sich von den gesetzlichen Bestimmungen anderer Länder über Verpfändung ganzer Eisenbahnen Kenntniss verschaffen wollte, dass man aber von allen Seiten die Antwort erhielt, dass solche Bestimmungen nicht bestehen, auch kein Bedürfniss hiernach sich gezeigt habe. Für die Schweiz kann ein solches Bedürfniss nach mehreren thatsächlichen Vorkommnissen nicht mehr bezweifelt werden. Da die Mehrzahl der Bahnen je mehrere Cantonsgebiete berührt und eine partielle Verpfändung von Stücken der Bahn sinn- und zweckwidrig wäre, empfiehlt sich die gemeinsame Regelung der daraus sich ergebenden complicirten Verhältnisse auf dem Wege der Bundesgesetzgebung von vorneherein. Daher soll eine Schweizerische Eisenbahn nur mit Bewilligung des Bundesrathes verpfändet werden dürfen, die Ertheilung dieser Bewilligung involvirt aber bereits den rechtlichen Constituirungsact des Pfandrechts eventuell, nämlich für den Fall, dass die beabsichtigte Anleihe wirklich abgeschlossen wird. Die Hypothek entsteht folglich nicht erst mit einer Intabulation, obwohl auch diese vorge-

---

* Das verflossene Jahr 1873 hat mehr zur intensiven als zur extensiven Entfaltung des Eisenbahnverkehrs beigetragen. Die Schienenlänge der sämmtlichen Schweizerischen Bahnen, welche gegenwärtig von 14 Eisenbahngesellschaften betrieben werden, betrug nämlich Ende 1872: $1431_{,4}$ Kilometer und Ende 1873: $1435_{,2}$ Kilom., mithin die Längenvermehrung nur $3_{,8}$ Kilometer im Betriebe; dagegen vermehrte sich die Einnahme um 2 424 036 Frs.; die Einnahmen sämmtlicher Bahnen betrugen nämlich im Jahre 1872: 41 156 525 Frs., pro Kilometer 28 753 Frs., im Jahre 1873: 43 580 561 Frs., pro Kilometer 30 365 Frs., mithin nahm die Einnahme pro Kilometer um $5_{,6}$ Proc. zu.

schrieben ist; doch erfolgt die Eintragung nicht in die gewöhnlichen Hypothekenbücher, sondern in ein besonderes central geführtes „Pfandbuch“. Auch abgesehen von der eigenthümlichen Entstehung unterscheidet sich das Pfandrecht an Eisenbahnen hiernach von den Pfandrechten der modernen Hypothekensysteme; es ist auch das Princip der Specialität verlassen: das Pfandrecht ist ein Generalpfand und umfasst den ganzen Bahnkörper mit Einschluss der Bahnhöfe, Stationsplätze, sämmtlicher darauf befindlichen, der Eisenbahngesellschaft gehörenden Hochbauten, das gesammte für den Betrieb und Unterhalt der Bahn dienende Material, überhaupt alles unbewegliche und bewegliche Vermögen der Bahngesellschaft. Hieraus wird die Consequenz gezogen, dass mit der Geltendmachung eines jeden Pfandrechts die Liquidation der Gesellschaft eintritt. Die Pfandgläubiger (bezw. die Majorität der auf Verlangen Einzelner vom Bundesrathe geladenen und erschienenen Inhaber von Partialobligationen der durch das Pfand versicherten Anleihe) können die Realisirung ihres Pfandrechts und folgeweise die Liquidation verlangen, wenn die Anleihe nicht rechtzeitig zurückbezahlt wird oder wenn die Gesellschaft 2 Jahre lang mit Zinszahlungen im Rückstande ist. Hierauf hat der Bundesrath der Bahngesellschaft unter Androhung der Liquidation und Versteigerung eine Zahlungsfrist (nach dem, m. E. unpractischen ständeräthlichen Commissionsvorschlage: von regelmässig 6 Monaten, die bald zu lang, bald zu kurz erscheinen dürfte) festzusetzen und wenn diese Frist fruchtlos verstrichen ist, die Liquidation und Versteigerung anzuordnen. Die letztere soll öffentlich und in Bern geschehen. Der Zuschlag, der eventuell auch erst nach einer zweiten Steigerung einzutreten hat, bewirkt den Uebergang des Vermögens und der Concession auf den Steigerer, aus dessen Zahlung die Gläubiger nach vorgängigem Abzug der Liquidationskosten und der „Schulden der Gesellschaft für Arbeitslöhne und für Lieferung von Gegenständen, welche zum Bau und Unterhalt der Bahn verwendet werden“, zu befriedigen sind. Dieser zuletzt erwähnte Vorzug privilegirter Currentschulden der Gesellschaft, zu welchen die Ständerath-Commission auch die Gehälter der Angestellten gerechnet wissen will, hängt damit zusammen, dass das Gesetz den ununterbrochenen Betrieb — auch während der Geltendmachung des Pfandrechts — garantiren soll.

3. Einen anderen Gesetzentwurf veranlasst Artikel 38 Ziff. 1 des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872; derselbe betrifft „die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und auf anderen vom Bunde concedirten oder von ihm selbst betriebenen Transportanstalten (Dampfschiffen, Posten)“ und ist im Auftrage der obersten Bundesbehörde von Professor Dr. Heinrich Fick in Zürich (zugleich mit dem unter 4. zu erwähnenden Projecte) ausgearbeitet worden. Dieser Gesetzentwurf ist von den Commissionen zur Zeit noch nicht berathen, aber in der Presse und in Eingaben an Handelsstandscorporationen und Eisenbahnen wiederholt erörtert worden. Derselbe verbindet im Allgemeinen die auf den Frachtverkehr der Eisenbahnen bezüglichen Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzbuches (Artikel 390—421, 422—431) zu einem Ganzen, verbessert dieselben in manchen Puncten und schneidet manche im Bereiche des Deutschen Rechts aufgetauchte Controverse ab. Im Einzelnen ist die Haftung der Bahnen (und übrigen einschlägigen Transportanstalten) nach Fick's Entwurf strenger als nach Deutschem Rechte. Die ausführlichen Motive, die Fick seiner Arbeit beigegeben hat, rechtfertigen dies grösstentheils. So kann der durch Verlust oder Havarirung des Frachtguts Beschädigte unter Umständen den Ersatz eines individuellen Interesse, wenn er ein solches nachweist, fordern, auch ohne Vorhandensein von Arglist oder grober Fahrlässigkeit. Ferner ist das Publicum nicht verpflichtet, sich mit den sogen. Normalsätzen zu begnügen, es wäre denn, dass der fragliche Gegenstand nach dem vom Bundesrathe erlassenen oder genehmigten Reglemente nur mit Werthdeclaration hätte aufgegeben werden sollen und diese in concreto nicht befolgt wurde, auch weder aus der Inhaltsangabe, noch aus der äusseren Beschaffenheit des Frachtstückes hervorging, dass es solche Gegenstände enthalte. Die in Artikel 429 des Deutschen Handelsgesetzbuches zugelassene und im Deutschen Eisenbahnbetriebs-Reglement A. §. 29 B. §. 17 angenommene Beschränkung der solidarischen Haftung von mehreren bei einem Transport concurrirenden Bahnen auf die erste, letzte und erwiesenermassen schädigende Bahn ist von Fick als gesetzliche Regel vorgeschlagen, die nicht dadurch umgangen werden kann, dass während des Transports neue Frachtbriefe ausgestellt werden. Der Entwurf räumt den Bahnen ein Pfand- und Retentionsrecht zum Schutze aller ihrer auf dem Gute haftenden Forderungen ein, berechtigt sie, wie im Fall der Nichtabnahme dann zu verfahren, wenn der Empfänger einen etwa gemachten Vorbehalt nachheriger Reclamation nicht schriftlich zurücknehmen will, und stellt somit in diesen wie in einigen anderen Puncten die Transportanstalten auch hinwiederum günstiger als sie bisher standen. Den Transport von Briefen, Personen und Handgepäck regelt der Entwurf nicht, auch nicht die Vermiethung und Einräumung von Transportmitteln zum Zwecke der Beförderung von Gütern unter eigener Direction des mitreisenden Versenders; dagegen sind den Eisenbahnen die Dampfschiffe und Posten rechtlich gleichgestellt und in Betreff des Reisegepäckes besondere Bestimmungen getroffen. Zu Reclamationen der Eisenbahnen gegen den Entwurf hat namentlich die vorgeschlagene ausgedehnte Haftung der Transportanstalten für ihre Bedienstete Anlass gegeben: dieselben sollen für Versehen und Vergehen ihrer Angestellten und Beamten, welche entweder im Dienste oder doch bei der Vollziehung der contractlich übernommenen Transporte, wenn auch mit Ueberschreitung ihres bekannt gemachten Wirkungskreises begangen werden, ganz so einstehen, als wenn die Anstalt selbst das Versehen u. s. w. begangen hätte. Auch sollen die Unfälle, welche durch Versehen oder Vergehen der Beamten oder Angestellten herbeigeführt wurden, niemals als „höhere Gewalt“ geltend gemacht werden dürfen. —

4. Endlich veranlasst das Gesetz vom 23. December 1872 einen Gesetzentwurf „über die Verbindlichkeit der vom Bunde concedirten oder betriebenen Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen“ (Art. 38. Abs. 2). Das desfalsige von Prof. Fick hergestellte und mit Motiven versehene Project stimmt mit dem entsprechenden Deutschen Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 in so fern überein, als auch dort das Princip der absoluten Haftung unter einziger Gestattung der Exculpationsbeweise der „höheren Gewalt“ und der eigenen Verschuldung des Verletzten wie im § 1 des Deutschen Gesetzes zu Grunde gelegt ist. Auch bezüglich der Entschädigungsberechnung, Route, Versicherungsquote und Beweiserhebung herrscht Uebereinstimmung. Andererseits divergiren aber wesentliche Bestimmungen der beiden Werke bedeutend, nicht bloss im Detail, sondern namentlich in der Gesammtausdehnung der Gesetze; der Schweizerische Entwurf stellt dem Betriebe der Transportanstalten den Bau derselben gleich; dieselben müssen auch für solche Verletzungen einstehen, welche beim Bau herbeigeführt werden.

Hiernach soll die Anstalt, welche selbst baut, auch für die Unfälle haften, welche sich beim Bau an Bahnhöfen, Landungsquais, Poststationen, Eisenbahn- und Postwägen, Maschinen u. s. w. ereignen. Sodann wird die Haftung auch auf Sachbeschädigungen unter den gleichen Principien ausgedehnt, sei es, dass die Sachen von beschädigten oder getödteten Personen mit sich geführt wurden oder sei es sonst, dass sie mit der Bahn ohne fremde Schuld in Berührung kamen. — Zweckmässig ist ausgesprochen, dass es gleichgültig ist, ob der Getödtete oder Verletzte mit Bau oder Betrieb der Anstalt in Folge eines Vertrags (als Bediensteter, Passagier) oder durch blossen Zufall in Berührung kam. Eigenthümlich ist die die Transportanstalten wesentlich begünstigende Bestimmung, dass kein Schadenersatz zu leisten ist, wenn nachgewiesen wird, dass der Beschädigte sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung z. B. durch Einschleichen in die Transporträume, um die Anstalt um das Fahrgeld zu betrügen, oder mit wissentlicher Uebertretung polizeilicher Vorschriften mit den Bau oder Betrieb der Transportanstalt in Berührung gebracht hat. — Die Forderung, dass

irgend ein Moment des Causalzusammenhanges zwischen Verletzung einerseits, und dem Betrieb (oder Bau) andererseits als Voraussetzung der Haftung festzustellen sei, so dass die Anstalt nicht für ein Unglück oder Vergehen, welches nur bei Gelegenheit des Betriebs (oder Baus) und ohne Einfluss der der Anstalt zu Gebote stehenden physicalischen oder gedungen moralischen Kräfte sich ereignete, eine Haftung zu übernehmen habe, welche offenbar dem Geiste des Deutschen Gesetzes wie dem des Fick'schen Entwurfes widersprechen würde, aber durch den Wortsinn derselben keineswegs ausgeschlossen ist, wird in dem letzteren so wenig befriedigt als im Deutschen Gesetze. —

Bedenkt man die Verschiedenheit der zahlreichen Particularrechte der Schweiz und in Bezug auf das Eisenbahnwesen die Mangelhaftigkeit der bisherigen Bestimmungen, so wird man sich der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass die besprochenen gesetzlichen Neuerungen einen erfreulichen, die Sicherheit des Verkehrs wesentlich vermehrenden Fortschritt involviren.

Gesetzentwurf für das Königreich Württemberg,

betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1873/75.

I. Gesetzentwurf.

Artikel 1.

Neben vollständiger Herstellung derjenigen Bahnlinien, welche durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 1873, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1870/73, zur Ausführung bestimmt wurden, sowie neben Vollendung der in Artikel 1 des Gesetzes vom 16. März 1868 vorgesehenen Erweiterung einiger grösserer Bahnhöfe sollen in der Finanzperiode 1873/75 die nach Artikel 2 des erstgenannten Gesetzes in Angriff genommenen Bahnen thunlich dem Ausbau entgegengeführt werden, nämlich:

1) von Altshausen nach Pfullendorf;
2) von Crailsheim an die Württembergisch-Bayerische Landesgrenze:
3) von Balingen über Ebingen nach Sigmaringen;
4) von Heidenheim nach Ulm;
5) von Waiblingen über Winnenden nach Backnang.

Artikel 2.

Zur Inangriffnahme sind bestimmt die nach Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 22. März 1873, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, zur Ausführung auf Staatskosten genehmigten Bahnlinien:

1) von Hessenthal über Gaildorf, Murrhardt, Backnang und Marbach nach Bietigheim;
2) von Stuttgart über Böblingen, Herrenberg und Eutingen nach Freudenstadt.

Artikel 3.

Weiter kommen in Verwendung:

a) für Verbesserung und Erweiterungen an älteren Bahnlinien	1 000 000 Fl.
b) an den durch den Vollzug des Bahnpolizei-Reglements für das Deutsche Reich anfallenden Kosten	399 800 „
zusammen	1 399 800 Fl.

Artikel 4.

An den Anlage- und Ausrüstungskosten der nach Art. 1 und 2 auszuführenden und in Angriff zu nehmenden Eisenbahnlinien sind die Kaufschillinge für die Bauplätze der erforderlichen Gebäude und für die Grundflächen der Bahnhöfe und Stationen, wie bisher, von der Grundstocksverwaltung zu bestreiten. Zur Deckung des weiteren Aufwands (Artikel 1—3), des Bedarfs für die durch ein besonderes Gesetz genehmigten Telegraphenanlagen, dann für die Verzinsung und Tilgung der bezüglichen Staatsanlehen bis zur Inbetriebsetzung der betreffenden Bahnstrecken werden auf die Finanzperiode 1873/75 20 000 000 Gulden bestimmt, welche, soweit sie nicht aus verfügbaren Mitteln der Staatskasse bestritten werden können, unter möglichst günstigen Bedingungen als Staatsanlehen aufzunehmen sind.

II. Aus den Motiven

zu dem Gesetzentwurf, und aus dem Bericht der volkswirthschaftlichen Commission der Kammer der Abgeordneten.

Zu Artikel 1.

Der vorliegende Gesetzentwurf stellt sich als ein Eisenbahnbaugesetz dar. Er verhält sich zu der vorangegangenen Gesetzgebung als Ausführungsgesetz, genau so wie das Eisenbahnbaugesetz vom 10. Januar 1862 zu der Gesetzgebung von 1858, oder wie das Gesetz vom 16. März 1868 in seinem Art 1. zu der Gesetzgebung von 1865. Die Linien des Gesetzes vom 13. August 1865 sind sämmtlich bereits im Betrieb. Von den im Gesetze vom 16. März 1868 bestimmten Bauten stehen noch aus die letzten Arbeiten für die ihrer Vollendung entgegengehenden Bahnen: Nagold-Horb; Calw-Pforzheim; Leutkirch-Isny; Hechingen-Balingen, sowie die Vollendung der Bahnhöfe Heilbronn und Ulm. Abgesehen von der Beendigung dieser Eisenbahnlinien, welche nach den Motiven sämmtlich im Laufe des Jahres 1874 vollendet sein werden, beruht der vorliegende Gesetzesentwurf mit den vorgesehenen Bauten auf der Gesetzgebung vom 22. März 1873.

Von den nach Artikel 2 des genannten Gesetzes zur Inangriffnahme in 1870/73 bestimmten fünf Bahnen:

Altshausen-Pfullendorf,
Crailsheim-Landesgrenze,
Balingen-Ebingen-Sigmaringen,
Heidenheim-Ulm und
Waiblingen-Winnenden-Backnang

sind, Balingen-Sigmaringen ausgenommen, die detaillirten Vorarbeiten nahezu vollendet, die Grunderwerbungen theils vollzogen, theils eingeleitet und auf einzelnen Strecken die Bauausführungen begonnen.

Die wichtigste Aufgabe der Bauverwaltung für die zwei Etatsjahre 1873/75 wird nun bestehen in dem vollen Ausbau der erstgenannten vier Bahnen, dann in dem Weiter-, beziehungsweise Ausbau der letztgenannten fünf Bahnlinien, deren allgemeine Beschreibung wir nachstehend, nach den Motiven des Gesetzentwurfs mittheilen.

1) Altshausen-Pfullendorf.

Diese auf Grund des Staatsvertrags mit Baden vom 18. Februar 1865 zum Anschluss an die bereits dem Betrieb übergebene Badische Bahnstrecke Schwackenreute-Pfullendorf von Württemberg herzustellende Bahn zweigt links vom Bahnhofgebäude in Altshausen von der Allgäubahn ab, so dass der Bahnhof Altshausen 569 Meter über Meer eine sogenannte Gabelstation bildet. Die Bahn nimmt von demselben ab eine westliche Richtung gegen Lützelbach und steigt mit 1:100. Von Lützelbach wendet sich die Bahn südwestlich gegen Kreenried und überdammt das ausgetrocknete Kreenrieder Weiherbecken.

Von der Horizontalen bei Kreenried (wo später bei sich ergebenden Bedürfniss eine Station angelegt werden wird) nimmt die Bahn eine annähernd westliche Richtung bis zum Königssee unterhalb der Burg Königsegg und steigt mit 1:143 bis zu der auf $630,_{3}$ Meter Meereshöhe gelegenen Horizontalen der nächst Königsegg zwischen Hosskirch und Königseggwald anzulegenden Station. Von hier mit 1:250 abfallend, zieht die Bahn an Ober- und Unterweiler vorüber, erreicht dann das Preussische Gebiet, überschreitet $12,_{5}$ Meter hoch das Ostrachthal und gelangt, eine südwestliche Richtung einschlagend, zur Station Ostrach auf $615,_{9}$ Meter Meereshöhe. Von da ab steigt die Bahn wieder bis zu der $640,_{0}$ Meter hoch gelegenen Station Burgweiler, unweit dem Orte gleichen Namens auf Badischem Gebiet, mit 1:125, wobei Einschnitte von 6—12 Meter Tiefe mit Auffüllungen bis zu 12 Meter Höhe wechseln.

Von Burgweiler gegen Brunnhausen wird die Richtung wieder eine annähernd westliche; die Bahn erhält bis zur Horizontalen bei Hahnennest (auf $646,_{3}$ Meter Meereshöhe), wo ein $17,_{4}$ Meter tiefer Einschnitt nöthig wird, die Steigung von 1:250, fällt sodann mit 1:500 bis zum Brunnhauser Thale und läuft horizontal (auf $643,_{3}$ Meter) bis zu dem Pfullendorfer Bergrücken, welcher statt, wie früher angenommen, mittelst eines Tunnels mit einem bis zu 23 Meter tiefen Einschnitt durchbrochen wird. Von da ab mit 125 fallend erreicht schliesslich die Bahn die Anschlussstation Pfullendorf auf $632,_{6}$ Meter Meereshöhe.

Von der ganzen $25,_{093}$ Kilometer betragenden Bahnlänge fallen $12,_{842}$ Kilometer auf Württembergisches, $3,_{895}$ Kilometer auf Preussisches und $8,_{856}$ Kilometer auf Badisches Gebiet.

Die grösste Steigung ist 1:100, das stärkste Gefälle 1:125. Der Bahnhof Pfullendorf liegt $63,_{3}$ Meter höher als der Bahnhof Altshausen.

Mit Rücksicht auf die bis in die neueste Zeit stattgefundenen Preissteigerungen sind die Baukosten dieser einspurigen Bahn, deren Vollendung bis September 1875 in Aussicht zu nehmen, mit Einschluss des Betriebsmaterials, aber ohne Verzinsung des Baucapitals während der Bauzeit mit 3 900 000 Fl. veranschlagt.

2) Crailsheim-Landesgrenze.

Der Württembergische Theil der Bahnlinie Crailsheim-Ansbach-Nürnberg (über den Baierischen Theil und über die Bedeutung der ganzen Bahn siehe Nr. 9 S. 97 unserer Zeitung) durchschneidet die Markungen Crailsheim, Beuerlbach, Satteldorf, Birkelbach, Ellrichshausen und Volkershausen.

Die Bahn wird für ein Doppelgeleise vorbereitet. Ausserhalb des Bahnhofs Crailsheim (dessen Höhenlage $409,_{3}$ M. beträgt) und nachdem die für die Tauberbahn zweispurig hergestellte Jagstbrücke überschritten ist, steigt sie in der Richtung gegen Ellrichshausen auf eine Länge von 7,245 Meter mit 1:150; bei Ellrichshausen ist dieselbe für die Anlage einer Station 600 Meter lang horizontal; von da gegen die Landesgrenze steigt sie wieder mit 1:150 auf 2,140 Meter Länge. Die absolute Steigung zwischen Crailsheim und der Landesgrenze beträgt $62,_{05}$ Meter.

Nach Artikel 5 des zwischen Württemberg und Bayern abgeschlossenen Staatsvertrags vom 12. December 1868 ist der Bahnhof Crailsheim als alleinige und gemeinsame Wechselstation bestimmt, und es wird demzufolge der Königl. Bayerischen Bahnverwaltung der gegen die Stadt gelegene, entsprechend zu erweiternde Theil des Bahnhofs Crailsheim zur Mitbenützung überlassen.

Zunächst dem Orte Ellrichshausen an dem westlichen Ende desselben ist für diesen Ort und Mariakappel mit dazu gehörendem Weiler eine Station in Aussicht genommen. Die Entfernung derselben vom Bahnhof Crailsheim beträgt $7,_{888}$ Kilometer.

An hervorragenden Bauobjecten enthält die Bahn, und zwar an

Erdarbeiten: bei Crailsheim den Beuerlbacher Einschnitt von 1,050 Meter Länge und 19 Meter grösster Tiefe; den Bahndamm nördlich vom Orte Beuerlbach 1,100 Meter lang und bis zu 10 Meter hoch; einen durch das Entenbachthal führenden Damm von 600 Meter Länge und 11 Meter grösster Höhe; den Gronachthaldamm bei Ellrichshausen von 500 Meter Länge und $17_{,5}$ Meter grösster Höhe und einen Bahneinschnitt an der Landesgrenze von 1,100 Meter Länge (hiervon fallen 250 Meter auf Württembergisches Gebiet) und 16 Meter grösster Tiefe; an Kunstbauten: 3 eiserne Ueberfahrtsbrücken mit eisernem Oberbau von $9_{,2}$—$9_{,5}$ Meter Weite.

Nach den speciellen Voranschlägen berechnen sich die Kosten der Bahn vom Bahnhof Crailsheim bis zur Landesgrenze nebst dem Aufwand für die Neu- und Erweiterungsbauten auf dem genannten Bahnhofe zu 2 440 000 Fl.

3) Balingen-Ebingen-Sigmaringen.

Diese im Ganzen $43_{,73}$ Kilometer lange Abtheilung der Hohenzollern'schen Bahn, welche zwischen Balingen und Ebingen bis zur Wasserscheide oberhalb Lautlingen die Formation des schwarzen und braunen Jura bei verhältnissmässig stark ansteigendem, häufig rutschigem Terrain, von Ebingen an die weisse Juraformation trifft, durch das meist sehr gewundene Felsenthal der Schmiech hinzieht und bei Nikhof unterhalb Inzikhofen in das Donauthal einmündet, hat wegen der zu überwindenden Schwierigkeiten sehr umfassende Studien und Berechnungen nöthig gemacht. Nach den vorliegenden Vorarbeiten und unter Annahme eines Einschnittes gegen die Wasserscheide, sowie der Steigung von 1 : 45 würde die Bahn sich wie folgt gestalten:

Dieselbe zieht sich von dem nordwestlich der Stadt Balingen gelegenen Bahnhofe in südlicher Richtung an der Stadt vorbei gegen Endingen und geht dort in eine südöstliche Richtung über bis zu der Station Frommern mit 1 : 90 und 1 : 83 ansteigend.

Von Station Frommern bis zur Station Lauffen ist die Steigung 1 : 60 angenommen und hängen Richtung und Höhenlage der bei Frommern östlich sich wendenden Bahn wesentlich ab von dem rutschigen Terrain des schwarzen Jura der bedenklichsten Art, welchem möglichst auszuweichen ist. Von Station Lauffen bis zur Wasserscheide oberhalb Lautlingen bedingt das Terrain eine Steigung von 1 : 45, wenn für den lebhaften Ort Lautlingen mit seinen Influenzen wenigstens eine Haltestelle vorgesehen werden soll. Dann eine südöstliche Richtung einschlagend und an den Gehängen des braunen Jura sich hinziehend, gelangt sie nach Lautlingen, durchzieht mit einem hohen Damme den Ort und erreicht in östlicher Richtung mittelst eines 100 Meter langen, bis zu $18_{,0}$ M. tiefen Einschnittes die Hochebene von Ebingen auf $736_{,0}$ M. Meereshöhe, um von hier mit 1 : 125 Gefälle nach dem Bahnhofe Ebingen auf der Höhe von $719_{,0}$ M. zu gelangen. Von Ebingen ab betritt die Bahnlinie das Schmiechathal und mit diesem die weisse Juraformation und zieht mit einem Maximalgefälle von 1 : 125 die Preussische Grenze überschreitend, über die Station Strasberg (3/4 Stunde davon Winterlingen), nach Kaiseringen.

Von Station Kaiseringen, wo ein schwierigeres gewundenes Terrain mit vielen vorspringenden Felspartien beginnt, sollen zur Vermeidung von allzu häufigen Tunnelirungen und überhaupt grosser Felsensprengarbeiten kleinere Radien, bis zu 350 m, angewendet werden; dann senkt sich die Bahn mit 1 : 200 und 1 : 125 bis zur Haltestelle Storzingen, welche im Gefäll von 1 : 400 projectirt ist, und macht 3 Tunnels von $90_{,85}$ und (vor Station Storzingen) von 437 m Länge, sowie 4 Schmiechaüberbrückungen nöthig.

Von der Haltestelle Storzingen, die auch Gelegenheit für Holzverladung in Verbindung mit dem Badischen Marktflecken Stetten am kalten Markt und Nusplingen bieten wird, fällt die Bahn, in gewundener Linie annähernd südlich laufend, bis zur $609_{,28}$ m hoch gelegenen Station oder Haltestelle Oberschmeihen mit 1 : 125, macht einen kleinen Tunnel von $35_{,0}$ m Länge, im übrigen mehrere Felseinschnitte, dann 5 Schmiecha-Ueberbrückungen erforderlich, zieht weiter in südlicher Richtung bis gegen Unterschmeihen, dann in südöstlicher Richtung in das Donauthal im Gefälle von 1 : 125, und bis zur Haltestelle Laiz zwischen Nikhof und Laiz mit 1 : 500, von wo aus bei annähernd östlicher Richtung die Bahn bis Laiz in diesem Gefäll fortläuft, durch Laiz in nordöstliche Richtung übergeht und bis zur Gorheimer Strasse mit 1 : 200 bis zu $569_{,83}$ m Meereshöhe (derjenigen des Sigmaringer Bahnhofs) abfällt, um sofort in nordöstlicher Richtung horizontal sich mit dem Bahnhofe Sigmaringen zu verbinden.

Vor der Station Oberschmeihen werden ein Tunnel von 115 m, sowie der zum Donauthal von 765 m Länge, Felseinschnitte bis zu 10 m Tiefe und Auffüllungen bis zu 7. m Höhe, bei Nikhof (nach Untergrabung des grossen Felsvorkopfes zwischen Schmiecha- und Donauthal) grössere Donaucorrectionen vor dem Bahnhofe Sigmaringen eine Donauüberbrückung nöthig.

Bei der Tracirung dieser Linie musste in dem engen Schmiechathal, bei den meist vorhandenen Wässerungswiesen auf die Schonung der letzteren, sowie zugleich auf das geringste Maas von Erdarbeiten Bedacht genommen werden, wie denn auch bezüglich der Tunnels erst während der Ausführung bemessen werden kann, inwieweit das Gefüge und die Schichtung des Gesteins eine mehr oder weniger stärkere Ausmauerung oder theilweise gar keine Verkleidung nöthig machen wird.

Von der ganzen Länge der Linie Balingen-Ebingen-Sigmaringen zu $43_{,73}$ Kilom. befinden sich auf Württembergischem Gebiet $21_{,93}$ Kilom., auf Preussischem $21_{,80}$ Kilom. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist (im Schmiechathal) 350 M.; das Steigungsmaximum in der Richtung Balingen-Sigmaringen 1 : 45, das stärkste Gefälle 1 : 125.

Bei Annahme einer durchaus einspurigen Anlage (auch für die Tunnels) berechnen sich die Baukosten für die $18_{,24}$ Kilom. lange Bahnstrecke Balingen-Ebingen zu 3 343 800 Fl., für die $25_{,49}$ Kilom. lange Bahnstrecke Ebingen-Sigmaringen zu 4 743 000 Fl. (bei Ausführung zweispuriger Tunnels würde sich diese Summe um 440 000 Fl., auf 5 183 000 Fl. erhöhen), zusammen für $43_{,73}$ Kilom. zu 8 086 800 Fl. und mit den Betriebsausrüstungskosten zu 8 750 000 Fl., wobei ein Zuschlag für die Verzinsung des Baucapitals während der Bauzeit nicht gemacht ist.

4) Heidenheim-Ulm.

Die Linie beginnt am Ende des Bahnhofs Heidenheim auf dem linken Ufer der Brenz. Sie zieht sich in südlicher Richtung zwischen vorstädtischen Gebäuden Heidenheims hindurch und erreicht, stets dem linksseitigen Thalhange nahe, Station Mergelstetten, von wo später eine directe Linie nach Langenau (über Bolheim, Bissingen und Setzingen) abzweigen kann. Von der Station Mergelstetten ab führt die Bahn über die Markungen Mergelstetten und Bolheim hinweg nach der zugleich für Bolheim und Anhausen dienenden Station Herbrechtingen.

Von hier geht die vordem südliche Richtung der Bahn in rein östliche über, und während die Bahnkrone bis dahin dicht über der Thalsohle blieb, bewirkt die Abschneidung der fast 2 Stunden langen Eselsburger Thalkrümmung, dass hinter der Station, wo die Bahn angesichts Herbrechtingen in die steile Felshalde eingesprengt wird, sie sich hoch über dem Brenzflusse befindet. Etwas unterhalb Herbrechtingen hinter dem 10. m hohen Brenzübergange lehnt sich die Bahn dem rechtsseitigen Thalhange an, schneidet in den Nolberg ein, umgeht in stärkerem Bogen den kahlen felsigen Bühlberg und erreicht die im Südwesten der Stadt bei der Ziegelei projectirte Station Giengen.

Am Ende derselben wird die auf längere Strecke corrigirte Strasse nach Ulm, von welcher die Zufahrten zur Station ausgehen, in Schienenhöhe überschritten. An den steilen Felshängen des Bruckerbergs, der die Stadt Giengen im Süden begrenzt, etwa 4 m hoch über der parallel laufenden Strasse, schneidet nun die Bahn dicht hinter der Häuserreihe vorbei, mehr oder weniger tief in die massigen Marmorkalke eingesprengt. Die Bahn zieht sich alsdann in längerer Anfüllung dem rechten Brenzufer entlang, erreicht angesichts der Ruine Güssenburg Station Hermaringen.

Von da erstreckt sie sich in südöstlicher Richtung bis gegen das Hürbethal. Dieses wird dicht vor der Mündung der Hürbe (Lone) in die Brenz in 8 Meter Höhe fast rechtwinklig überschritten und dabei der hier stark serpentirende Brenzfluss auf circa 400 Meter Länge corrigirt. Noch eine Zeit lang lehnt sich die Bahn dem rechtsseitigen Hange des Brenzthales an, bis das Dörfchen Bergweiler denselben zu verlassen zwingt. Am Rammelberg wieder den rechtsseitigen Thalhang erreichend, zieht sie sich an demselben bis Station Sontheim. Diese wird nördlich vom Marktflecken Sontheim, westlich vom Marktflecken Brenz — mit Rücksicht auf spätere Einführung einer Verbindungsbahn mit der Bayerischen Donauthalbahn — angelegt. Mit ihr hat die Bahn auf $444_{,5}$ Meter über Meer ihre tiefste und zudem ihre östlichste Lage erreicht. In grossem Bogen von nahezu 90° verlässt die Bahn das Brenzthal und tritt, aus der bisher südöstlichen allmälig in die südwestliche Richtung übergehend, in das Donauthal ein. Immer dem Fusse des südöstlichen Albabhanges folgend, bleibt sie der Poststrasse annähernd parallel, überschreitet dieselbe sodann im Niveau und erreicht mit der Steigung von 1 : 1450 die im Süden der Stadt, etwa 300 Meter von den ersten Häusern entfernt gelegene Station Niederstotzingen. Fast ebenes Terrain, dem entsprechende unerhebliche Einschnitte und Auffüllungen kennzeichnen diese und die folgende Strecke.

Ueber die Markungen Niederstotzingen, Oberstotzingen, Asselfingen hinweg wird mit der Steigung 1 : 275 die Station Rammingen erreicht, welche, zugleich für Asselfingen dienend, von beiden Orten circa 2 Kilometer entfernt liegt.

Die Bahn geht sodann, stets südwestliche Richtung einhaltend, auf die Markung Langenau über, durchschneidet in 750 Meter langem bis zu $9_{,5}$ Meter tiefem Einschnitte den Spitzigberg, tritt in das Langenauer Ried heraus, überschreitet hier das Naufflüsschen auf 20 Meter langer Brücke und mündet in die südlich von der circa 3 Kilometer langen Stadt, gegenüber der Mitte derselben, aber 400 Meter von ihr entfernt gelegenen Station Langenau ein.

Die Bahn wendet sich dann in grossem Bogen von $1_{,200}$ Radius gegen Süden und führt in einer 3 Kilometer langen Geraden über die Landesgrenze hinweg nach dem Bayerischen Dorfe Unterelchingen. (dasselbe erhält eine Station im Süden des Ortes auf $458_{,5}$ Meter über Meer) und von dort nach der Haltestelle Thalfingen. Hier sowohl, als unmittelbar vorher und mehrfach in der folgenden Strecke sind Altwasser der Donau aufzufüllen, welche dazu führen können, dass die lange Gerade zwischen Oberelchingen und Thalfingen durch Contrecurven ersetzt wird.

Die Bahn lehnt sich nun, auf Württembergisches Gebiet übergehend, an den Fuss der Böfinger Halde, wobei des zu Rutschungen geneigten Terrains wegen grössere Einschnitte thunlichst vermieden werden. Die Donau tritt hier so nahe an die Halde und die Bahn heran, dass die zukünftige zweite Spur eine circa 600 Meter lange Ufercorrection veranlassen wird. Am Ende der Halde geht die Bahn unterhalb des Halbecker Forts über die Strasse von Böfingen nach Ulm hin-

weg und zieht sich dann am Fusse des Safranberges hin. Hier werden, einer Forderung der Geniedirection zufolge, die Dämme bergseitig auf Schwellenhöhe hinterfüllt.

In die Festungswerke tritt die Bahn mittelst Bogen von 400 Meter Radius ein, wobei sie den Graben mit 16 Meter langer fester Brücke und einer Schiebebrücke von 4 Meter, sodann den Wall mittelst eines 22 Meter langen Doppeltunnels passirt und mündet nach einem 2 Meter hohen Damme in einen bis zum Bahnhof sich erstreckenden Einschnitt ein; auf $477{,}_{34}$ Meter über Meer wird die Höhe des Ulmer Bahnhofs erreicht; hier kann eine Verbindungsbahn nach einen im Gewand-Veitsbrunnen etwa anzulegenden Rangirbahnhof abzweigen. Die Hauptbahn führt in dem bis 10 Meter tiefen, beiderseits von Stützmauern gefassten Einschnitte zwischen den Bierkellern und der Stuttgarter Bahn hin und geht mit sehr spitzem Winkel unter der Letzteren hinweg. Dabei ist für die Unterführung der Stuttgarter Bahn eine Brücke mit 2 Oeffnungen von je $4{,}_{2}$ Meter Weite mit einer Durchfahrtslänge von 45 Meter herzustellen.

Die ganze Länge der Bahn vom Ende des Bahnhofs Heidenheim bis zur Einmündung in den Bahnhof Ulm beträgt $49{,}_{5}$ Kilometer, wovon $8{,}_{138}$ Kilometer auf Bayerisches Gebiet entfallen.

Auf der ganzen Strecke von Heidenheim bis zur Festung Ulm ist der kleinste Curvenradius von 450 Meter nur einmal, oberhalb Giengen auf 527 Länge, angewendet.

Die Maximalsteigung der Bahn von 1:275 ist in der Richtung gegen Ulm auf zusammen 4,768 Meter und in der Richtung gegen Heidenheim auf zusammen 5,514 Meter angewendet.

Die Bahn fällt bis zur Station Sontheim um $46{,}_{15}$ Meter, steigt von da bis Ulm um $32{,}_{84}$ Meter, sodass die Höhedifferenz der Bahnhöfe Heidenheim und Ulm nur $13{,}_{31}$ Meter beträgt. (Dabei sind 2 unbedeudende Gegensteigungen von $1{,}_{3}$ und $2{,}_{5}$ Meter Höhe oberhalb der Station Giengen und Langenau nicht berücksichtigt).

Stationen ab Heidenheim und deren Entfernungen unter einander in Kilom. sind:

Mergelstetten	$3{,}_{144}$	Kilom.
Herbrechtingen	$3{,}_{225}$	„
Giengen	$5{,}_{230}$	„
Hermaringen	$3{,}_{650}$	„
Sontheim	$4{,}_{474}$	„
Niederstotzingen	$4{,}_{625}$	„
Rammingen	$4{,}_{170}$	„
Langenau	$5{,}_{735}$	„
Elchingen	$4{,}_{610}$	„
Thalfingen	$4{,}_{500}$	„
Bahnhof Ulm	$6{,}_{100}$	„

Von Kunstbauten sind zu erwähnen:

1) die Brenzbrücke bei Herbrechtingen mit 37 Meter schiefer und 32 Meter rechtwinkliger Lichtweite bei 10 Meter Höhe;
die $8{,}_{4}$ Meter hohe, 20 Meter weite Brücke über die Lone unterhalb Hermaringen;
3) zwei Brenzdurchlässe von 15 Meter und 12 Meter rechtwinkliger Lichtweite bei Bergenweiler;
4) die Naubrücke bei Langenau, $15{,}_{6}$ Meter weit (20 Meter lang);
5) die Brücke über den Ulmer Festungsgraben, $16{,}_{3}$ Meter weit, nebst $3{,}_{7}$ Meter weiter Schiebebrücke;

Grössere Erdarbeiten geben:

1) die Felseinschnitte bei Herbrechtingen und bei Giengen, weniger wegen der Masse an sich, als in Rücksicht auf die grosse Härte der ungeschichteten Marmorkalke, deren Sprengung namentlich bei Giengen in unmittelbarer Nähe bewohnter Gebäude besondere Vorsicht erfordert;
2) der Einschnitt in den Spitzigberg zwischen Rammingen und Langenau bei 750 Meter Länge bis zu $9{,}_{5}$ Meter Tiefe.

Die Gesammtanlagekosten sind einschliesslich des Betriebsmaterials, aber ohne Zinsen für den Aufwand während der Bauzeit, veranschlagt zu 7 500 000 Fl.

5) Waiblingen-Winnenden-Backnang.

Die Linie Waiblingen - Backnang zweigt von der Remsbahn in der Weise ab, dass in Waiblingen eine Trennungsstation mit nach Backnang durchlaufendem Geleise unter entsprechender Erweiterung und Verlängerung der Horizontalen des bestehenden Bahnhofs hergestellt und auf der Strecke Fellbach-Waiblingen ein zweites Geleise angelegt wird. Vom Bahnhof Waiblingen fällt die Bahn in kleineren Einschnitten in ziemlich gerader nordöstlicher Richtung gegen das linksseitige Gehänge des Remsthals, wendet sich hinter dem Weiler Kleinhegnach in einem 11 Meter tiefen Einschnitt nach Norden, gerade auf die Rems zu und überschreitet das Remsthal. Jenseits der Rems steigt sie (1:100) gegen die Station Neustadt, welche in der Mitte zwischen Hohenacker und Neustadt angelegt wird. Von hier durchschneidet die Bahn steigend den vom Korber Kopf gegen Hohenacker hinziehenden Höhenrücken mittelst eines 350 M. langen Tunnels und in 8 ‰ (1:125) starker Steigung, an deren Ende die Station Schwaikheim situirt ist. Nunmehr fällt die Bahn mit 4 ‰ (1:250) in gerader nordöstlicher Richtung, überschreitet das Zipfelbachthal auf einem ca. 12 M. hohen Damme und erreicht in einem Bogen die Station Winnenden.

Jenseits dieses Bahnhofs wird zunächst das Buchenbachthal überschritten, die Bahn läuft dann in gerader Linie, nordöstlich steigend, nach der Station Nellmersbach auf der Wasserscheide zwischen Buchenbach und Maubach. Von dieser Station an senkt sich die Bahn in einem bis 12 M. tiefen Einschnitt an der Wasserscheide anfangs in nordöstlicher, später in nördlicher Richtung das Maubachthal mit einer 18 M. hohen Auffüllung übersetzend, gegen die Station Maubach. In weiterem Gefäll von 7 ‰ in einem Bogen gegen Nordost, den Gehängen des Murrthals entlang, nach dem Bahnhof Backnang.

Die Gesammtlänge der Bahn von Fellbach, dem eigentlichen Ausgangspunkt der neu zu bauenden Strecke, bis Backnang beträgt $21{,}_{622}$ Kilometer. Hievon ist die Länge der Geraden $15{,}_{958}$ Kilometer, der Curven $5{,}_{654}$ Kilometer und der kleinste Krümmungshalbmesser der letzteren beim Bahnhof Waiblingen 320, auf offener Bahn 400 Meter.

Der Bahnhof Backnang liegt um $7{,}_{5}$ Meter höher als der Bahnhof Waiblingen. In der Richtung ist die grösste Steigung 10 ‰ (1:100), das stärkste Gefälle 7 ‰ (1:143).

Endlich beträgt die Bahnlänge vom Bahnhof Waiblingen bis zum Ende des Bahnhofs Backnang $19{,}_{2}$ Kilom.

Von bedeutenden Bauwerken der Linie sind zu erwähnen: der Remsviaduct bei Kleinhegnach, welcher 4 Oeffnungen von je $55{,}_{5}$ Lichtweite erhält und die Bahn in einer Höhe von 40 Meter über das Thal führt; eine Durchschneidung des Höhenrückens zwischen Erbachhof und Schwaikheim, welch zwischen den bis 16 M. tiefen Voreinschnitten einen Tunnel von ungefähr 350 M. Länge erfordert; eine eiserne Brücke über den Zipfelbach von 20 M. Weite und 10 M. Höhe; eine desgleichen über den Buchenbach mit 30 M. Lichtweite und 12 M. Höhe; eine eiserne Brücke über den Maubach von 25 M. Weite und $17{,}_{5}$ M. Höhe.

Der Bauaufwand für die ganze Strecke Fellbach-Waiblingen ist mit Einschluss der Betriebsmittel etc., veranschlagt zu 6 050 000 Fl.

Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen

von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätteninspector der Kaiser Franz-Josef-Bahn.

(Fortsetzung aus No. 16.)

Am reichhaltigsten war die Gattung der Locomotiven für Güterzüge und Stationsdienst normaler Hauptbahnen in der Ausstellung vertreten. Mächtige Giganten für Gebirgsbahnen bis zu Lastmaschinen zweiten Ranges, mit grösster Leistungsfähigkeit dürften nicht oft in so verschiedener Gestalt bei einander gesehen werden.

Den grössten Coloss hatte wiederum Belgien gebracht mit seiner zwölfrädrigen „Type Meyer“, den verbesserten Nachfolger des „Avenir“. Ueber die Originalität dieses Systems und dessen Aehnlichkeit mit der Type Fairlie ist bereits gesprochen worden und ist dieses Tenderlocomotiv nur mehr bemerklich durch die geniale Detailconstruction und das Studium, dem diese sorgfältigst unterzogen worden ist.

Es besteht aus einem mächtigen Kessel mit $2{,}_{898}$ Meter langer Feuerbüchse und $5{,}_{500}$ Meter langem Cylinder, ruhend auf drei Puncten zweier beweglichen Drehgestelle, jedes mit sechs gekuppelten Rädern, deren äusserste die Triebräder sind, zwei Dampfcylindern und äusserer Steuerung nach Walschaert. Die Wasserkästen liegen zu beiden Seiten des Kessels, unabhängig von den Untergestellen.

Das Vordergestell trägt einen sphärischen Drehzapfen, durch dessen Höhlung die gemeinschaftliche Dampfausströmung stattfindet; auf das rückwärtige drückt der Kessel mit zwei seitlichen Zapfen in Schlittenführungen, befestigt an der Feuerbüchse. Verbunden sind beide Gestelle mittelst der Stradal'schen Kupplung, so dass bei jeder Fahrtrichtung immer eines derselben gezogen wird, welches Kuppelsystem auch an beiden Zughaken angewendet ist. Die Kuppelstange geht durch einen hohlen Puffer, der den Gestellrahmen gemeinschaftlich ist. Die Räderanordnung und die der Federn ist symmetrisch, ebenso die zu ienander stehenden Cylinder. Die Entfernung der Stützpunct-Mittel ist $0{,}_{150}$ Meter vor und hinter den Mittelachsen. Für die Verschiebung des Hintergestells in Curven ist ein begrenztes Längenspiel in den Gleitsupporten vorhanden.

Die Dampfabnahme geschieht aus einem Dome mittelst zweier Regulatorschieber, deren jeder für sich oder beide zugleich bewegt werden, so dass jeder der Doppelmechanismen nach Belieben getrieben werden kann. Senkrechte Rohre mit Kugelgelenken reichen an die horizontalen Verbindungsrohre je zweier correspondirender Schieberkasten. Das senkrechte Rohr verschiebt sich innerhalb eines Gelenkkastens in senkrechter Richtung auf dem Stutzen des horizontalen Rohres. Die Verbindung der Ausströmungsrohre der vier Cylinder geschieht auch durch Gelenke.

Das Locomotiv hat dreierlei Bremsen: erstens die Lechatelier'sche; dann werden die Hinterräder des rückwärtigen Gestells mittelst Schraubenbremse gestellt, endlich wirkt eine Dampfbremse auf das Vordergestell derart, dass der Kolben eines Cylinders mittelst Querbaum auf die Bremshebel wirkt; das Aus- und Einströmen des Dampfes in den Cylinder geschieht durch das nämliche Rohr. Um das Federspiel beim Bremsen nicht zu beeinträchtigen, sind die Hängeisen mit Kautschuk versehen.

Die Feuerkasten-Decke (sammt Rost von Belpaire) steigt etwas nach vorn aufwärts, der Schüttelrost, im Beginn mit Quer-, zum grössten Längentheile mit Langstäben, fällt nach vorn.

Die Speisung geschieht durch zwei der bekannten Friedmann'schen Injectoren, an den Kohlenkästen angebracht.

Das Reversiren geschieht mittelst Schraube und Hebel für die verschiedenen Steuerungen.

Die Tragfedern der äussersten vier, resp. acht Räderpaare sind durch Balanciers verbunden und liegen alle Federn oberhalb der Lager. Die Rahmen der Gestelle sind innerhalb der Räder und in solider Weise versteift.

Die Ausführung war durchwegs mit grösster Sorgfalt, mit Auswahl der besten in Belgien erreichbaren Materialien bewirkt. Von Gussstahl sind Treib- und Kuppelstangen, Kolbenstangen, Schieber (deren Sohlen mit Zinnguss), Supporte der Drehstützen, Achslager-Schleifbacken und Keile, Tyres, Achsen, die Lagergehäuse von Schmiedeeisen, ebenso die Räder sammt Gegengewichten und aus einem Stücke. Sämmtliches Rothmetall ist neue Montefiore'sche Phosphorbronce. Die schwedischen Kolben mit gusseisernen Ringen.

Die in der Tabelle nicht enthaltenen Maasse sind:

Achsenstand der sechs Achsen, von vorne an fortlaufend: 1,300 bis 1,330, 3,400 bis 1,360 und 1,300 Meter. Total 8,790 m. Entfernung der Stützpunct-Centren 6,420 Meter. Entfernung der Cylindermittel 2,020 Meter. Länge der Treibstangen 2,550 Meter, ganze Länge der Maschine 12,780 Meter, innere Entfernung der Frames 1,[illegible]5 Meter, Höhe der Kesselmitte über den Schienen 2,280 Meter. Wasserinhalt des Kessels 8,600 Cubikmeter = 5,000 Kilom., Wassergehalt des Tenders 7,450 Kilom., Kohlenraum des Tenders 3,000 Kilom., Zugkraft 9,500.

Warum der Erbauer für eine Gebirgsmaschine, die auf geringste Geschwindigkeit und grösste Kraft angewiesen ist, den bedeutenden Raddurchmesser von 1,220 Meter angenommen hat, ist durch das Bestreben, die Theile möglichst von den Schienen zu entfernen, nicht genügend gerechtfertigt. Ein anderer Vortheil kleinerer Räder (wir geben hier unseren Sechskupplern nur 1,110 bis 1,160 Meter) wäre die kürzere Achsenstellung gewesen.

Die Maschine soll beim Verlassen der Fabrik eine Steigung von 1 : 20 und Curven von 80 Meter anstandslos passirt haben.

Ohne auf die Erörterung einzugehen, ob dieses System wirklich das der Zukunfts-Gebirgsmaschine sein wird, muss dem Aussteller für die kostspielige und mühevolle That, sowie den Constructeuren für die geistreiche Conception alle Ehre zuerkannt werden.

An diesen Riesen schlossen sich an Kraft und Gewicht die ausgestellte Achtkuppler-, und zwar die von G. Sigl erbaute Semmeringmaschine, welche seit Jahren den Betrieb der Lastzüge auf dem Semmering, Brenner und den anderen Gebirgsstrecken der Oesterreichischen Südbahn vermittelt; die von Schneider in Creuzot, die von G. Sigl für die Ungarische Staatsbahn, die von Haswell für die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in hundert Exemplaren gefertigte Maschine „Kaiser Franz Josef", endlich das Locomotiv „Tauern" aus der Chemnitzer Fabrik.

Es ist interessant, die Hauptmaasse dieser mächtigen Lastmaschinen an einanderzureihen:

	Rostfläche	Heizfläche	Rohre	Radstand	Gewicht in Tons
Semmering	2,16 Q.-M.	170 Q.-M.	205	3,56 M.	51
Creuzot	1,86 „	208 „	270	3,86 „	54
Haswell	1,96 „	180 „	207	3,79 „	44
Sigl(Ung.)	2,00 „	180 „	223	3,60 „	46
Tauern	1,75 „	151 „	199	3,58 „	42

Die besten Verhältnisse, besonders der directen Heiz- und der Rost- zur Totalfläche hat entschieden G. Sigl's Semmeringmaschine, und ihre Leistung wird auch trotz der kleineren Gesammt-Heizfläche und des um drei Tons geringeren Gewichtes, da sie zudem den kleinsten Radstand hat, unübertroffen sein. Nach Angabe der Südbahn werden die Züge auf den Gebirgsstrecken nicht mehr getheilt und befördern diese Locomotiven bei sehr ökonomischem Brennstoff-Gebrauche die Last von 400 Tons mit 15 Kilometer Geschwindigkeit per Stunde auf Steigungen von 1 : 40 (Semmering und Brenner), jedoch mit Hilfe von Schiebemaschinen.

Bei allen diesen Locomotiven ist die dritte Achse die Triebachse, die Hinterachse seitlich verschiebbar. Die Rahmen liegen innen bei denen von Creuzot, Haswell, Chemnitz und der Semmeringmaschine.

Aussensteuerung haben Creuzot und die Semmeringmaschine, an allen ist die Stephenson'sche.

Die Speisung geschieht, wie diess in Frankreich üblich, an Creuzot's Locomotiv durch einen links angebrachten Injector und eine rechts durch Excenter von der ersten Achse aus getriebene Kolbenpumpe; das letzte Räderpaar ist mittelst Spindelbremse an den hinteren Seiten bremsbar. Es sind vier Probirhähne und zwei Wasserstände des weiten Kessels wegen vorhanden. Die Kuppelstangen haben beide, wovon die Hälfte überflüssig, in senk- und wagrechter Linie drehbare Charniere. Zum Tender führen die bei uns wenig mehr gebräuchlichen Gummischläuche. Der Raddurchmesser ist eben auch gross, die Augen der Schleifbogen der Steuerung trotz langer Excenterstangen unvortheilhaft zusammengerückt.

Es ist interessant, dass diese Bauart nach so vielen Jahren nach dem Lande zurückkehrte und daselbst zur Anwendung für jene speciellen Zwecke gelangte, für welche dieselbe erfunden worden.

Die Oesterreichische Semmeringmaschine trägt an den Federn der Hinterachse einen Querbalancier; die Sandkästen sind unter dem Kessel nahe der Rauchkammer zwischen den Frames angebracht. Die Ungarische von G. Sigl erbaute Maschine hat für die zwei Mittelachsen gemeinschaftliche Tragfedern und Balanciers, so das Haswell'sche Locomotiv und das Chemnitzer für die beiden letzten Achsen. Die Achsen liegen vor den Feuerbüchsen, die dritte ist Triebachse.

Die Ausführung aller dieser Achtkuppler war tadellos, mit einem ganz exquisiten, kostspieligen, nur für die Ausstellung berechneten und, offen gesagt, überflüssigen Glanz ausgestattet.

Von den sich anschliessenden Sechskupplern war Haswell's „Stainz" der bemerkenswertheste, weil er vielfache Abweichungen von der Norm zeigt. Der Kessel ist, entgegen dem Gebrauche, sammt Feuerbüchse über die Rahmen emporgehoben, an welchen letztere frei aufgehängt ist. Die hohe Schwerpuncts-Lage wird nicht für schädlich gehalten — bei Lastmaschinen wohl angängig. Diese Anwendung geschah aus dem Grunde, um einen mächtigen, breiten, nicht durch die Rahmen begrenzten Rost zu erzielen, da der Radstand gegeben und ein starkes Ueberhängen zu vermeiden war. Die Führung der Achslager geschieht in der am Anfange erwähnten centralen Weise. Die Federn der Vorder- und Mittelräder haben Balanciers. Vier Sandkästen bedecken die Vorder- und letzten Räder. Die Injectoren nach Fink's System sind auf der Plattform angebracht. Die Rahmen liegen innerhalb, die Steuerungen ausserhalb der Räder, das Reversiren geschieht mittelst Schraube, der innere Feuerkasten hat die Haswell'sche gewellte Decke. Die letzte Achse, zugleich Triebachse, liegt unterhalb des schief abgeschnittenen Achsenkastens

Die Sechskuppler (mit Tender), von G. Sigl, Maffei, Egestorff, Cockerill, aus Cassel und aus Petersburg sind durchwegs Locomotiven von trefflichen Constructions-Verhältnissen und sehr guter Ausführung. Die Sigl'sche Maschine „Hall" trägt einen Schmierapparat an den Aussenrädern der aus einer mit Unschlitt gefüllten Zinkblech-Hülfe besteht, die, unter 45° geneigt, an der Hohlkehle des Spurkranzes ansteht und beim Durchlaufen der Curven in trockenem Wetter sich abnützt, und zwar soll dies mit *Hülfe* und Inhalt gleichmässig der Fall sein; bei nassen Schienen soll keine Abnützung stattfinden, die Adhäsion soll nicht beeinträchtiget, das Ablaufen der Tyres merklich verzögert sein. Das Locomotiv ist nach den Normen der Ungarischen Regierung, als zweiten Ranges, construirt.

Maffei's Locomotiv hat innenliegende Allansteuerung, Prüsmann-camin, Ramsbottom'sche Sicherheitsventile, ist für Heberlein's Bremse, mittelst Stahlguss-Bremsklötzen, auf Vor- und Hinterräder wirkend, eingerichtet.

Cockerill's Italienisches Locomotiv hat Innenframes (gleich dem von Egestorff), Innensteuerung, die Speisung geschieht durch den Friedmann'schen Injector rechts, einen Giffard links.

Nicht minder vorzüglich ist Henschel's Maschine „Hessen" beschaffen Die hinteren beiden Achsen haben zwei gemeinschaftliche Tragfedern.

Das Russische Locomotiv mit Innenrahmen, innerer Steuerung, ist für Heberlein's Bremse und an den letzten zwei Räderpaaren mittelst Stahl-Gussklötzen zum Bremsen eingerichtet. Diese Klötze sind mit Querbäumen und Federn zum gleichzeitigen Anpressen versehen. Der Rost ist zum Entschlacken mit Schüttelvorrichtung, der Schornstein mit Prüsmann's Apparat ausgerüstet; die rückwärtigen Tragfedern haben einen Querbalancier, eines der Sicherheitsventile ist nach Meggenhofen. Die Speisung geschieht durch zwei Friedmann's. Ein sechsrädriger Tender ist beigegeben.

Die Maschine von Claparede aus St. Denis hat Innenframes, Aussensteuerung mit unschöner Schieberführung, in Gestalt eines Klotzes, den Cylindern angegossen. Andere ungewöhnliche Apparate trifft man noch: die Cylinder und Schieberkästen besitzten mehrere Schmierhähne, jeder Cylinderdeckel hat sein Luftventil, der Schornstein sein Wasserablauf-Rohr, die den Tender ziehende Schraubenkuppel ist in ein bis zu den Kesselträgern vor dem Feuerkasten reichendes Parallelogramm eingeschaltet, die Speisung ist wie beim französischen Achtkuppler. Die Aussenverschalung ist von Messingblech, die ganze Ausführung und Construction keineswegs musterhaft.

Der Sechskuppler aus Neapel, mit vierrädrigem Tender, stach unvortheilhaft durch nichts weniger als elegante Arbeit ab. Die Construction bot keinerlei Besonderheiten, nur umfasst das gabelförmige Ende der Kuppelstange den Bügel der nächsten, Schraubenkeil und Backe versichern die Verbindung.

Die in dem für Bahntechniker sehr instructiven Pavillon der Oesterreichischen Nordbahn ausgestellte, sechsrädrig gekuppelte Sigl'sche Lastmaschine („Altvater") ist nach den besten Proportionen gebaut. Aussenrahmen, Innensteuerung, eine Tragfeder für jedes Rad, kurz Einfachheit, Solidität, Kraft sind in diesem Typus vereinigt. Um die Belastung nicht übermässig zu gestalten, wurde der Kessel aus Bessemerblech erzeugt. Der in den Werkstätten der Ungarischen Regierung durch Zimmermann erbaute Sechskuppler schliesst sich der Construction nach an Nr. 1533 (Sigl) und Hall.

Alle vorgenannten Sechskuppler haben die Achsen zwischen Feuer- und Rauchkammer, deren mittlere die Triebachse ist. Sechsrädig gekuppelte Tenderlocomotiven (normal) waren von Sigl, Wöhlert und Krauss. Erstere beiden tragen die Wasserkästen seitlich oberhalb, letzteres zwischen den Rahmen, die nach des Erbauers Patent als Wände mitbenützt werden.

Wöhlert's Maschine hat bei inneren Rahmen innere Steuerung, alle Tragfedern unter den Achsen, die vorderen balancirt; die bremsbare Hinterachse steht unter der abfallenden Feuerbüchse, die nach Belpaire und mit einem cylindrischen Rauchverzehrer versehen ist. Der Kessel ist von Gussstahl-Blech.

Der Krauss'sche Sechskuppler hat innere Rahmen, Aussensteuerung

nach Allan, trägerförmige Leit- und Kuppelstangen, die Schieberkasten nach aussen und rückwärts abfallend. Die beiden rückwärtigen Räderpaare sind an den Vorderflächen mit Stahlguss-Schuhen bremsbar.

Krauss giebt deren Leistung auf 370 Pferdekraft, 3700 Kilometer Zugkraft, gleich 130 Tons auf der Steigung von 1 : 40 mit 22 Kilometer per Stunde an, wobei 408 Cylinderweite, 632 Hub, 1185 Raddurchmesser, 10 Atmosphären Druck, 118 Quadratmeter Heiz-, $1_{{,500}}$ Quadratmeter Rostfläche, 38 Tons Adhäsion, Raum für 2 Tons Kohlen, 5000 Liter Speisewasser. Der Radstand ist 3160. (Alle in diesem Berichte angezogenen Leistungen berechnen sich exclusive Zugsmaschine und Tender).

Die im Nordbahn-Pavillon ausgestellte Sigl'sche Tendermaschine „Michalkowitz" hat drei gekuppelte, vor dem Feuerkasten liegende Achsen, Aussenframes, die Kurbeln neben den Lagern aufgesteckt, Innensteuerung (Allan); die beiden Hinterräder-Paare sind an den Aussenseiten mit Stahlklötzen bremsbar. Die Wasserkästen liegen hoch, noch über den Tragfedern, seitlich des Cylinderkessels, die Kohlenkästen seitlich des Feuerkastens. Es ist eine Dampf- und eine Handbremse vorhanden.

Auch bei diesen drei Tenderlocomotiven ist die mittlere die Triebachse.

Zwei sechsräderige Vierkuppler (Tendermaschinen) waren die „Austria" (reconstruirt in den Nordbahn-Werkstätten, ausgestellt in deren Pavillon) und der „Nord" aus der ehemals Schwarzkopf'schen Fabrik in Berlin.

Ersterer hat vorne eine steife Laufachse, vor dem Feuerkasten die Trieb-, rückwärts die Kuppelachse. Als Tragfedern sind noch Volutfedern verwendet, die man früher häufig an Lastmaschinen traf. Die Rahmen liegen innen, ebenso die Steuerung. Der Wasserkasten ist sattelförmig über den Kesselcylinder gelagert und reicht vom Feuerkasten bis zum Dom nächst des Schornsteines. Ein kleines Reservoir liegt noch unterhalb der Führerbrücke.

Der Kessel ist nebst der äusseren Feuerkisteaus 9 Millimeter dicken Bessemerblechen, die beiden Feuerkastendecken sind halbkreisförmig gebogen, ohne jede Verankerung und geht die oberste Stehbolzen-Reihe bis über den Anlauf der Kreisbogen.

Beide Triebräder werden an den Innenflächen bloss an der Heizerseite mit gusseisernen Klötzen gebremst.

Die Roste an allen Nordbahn-Maschinen sind, aus Façoneisen-Stäben ohne Köpfe bestehend, in Rechen gelagert.

Das Tenderlocomotiv „Nord" hat vier Kuppelräder vor, ein Laufrad hinter dem Feuerkasten. Die Mittelachse ist Triebachse und bremsbar. Die Wasserkasten liegen zu beiden Seiten des Kessels, Steuerung und Rahmen innen, Sicherheitsventil nach Ramsbottom. Für solche Objecte, deren Wasserbedarf behufs Gewinnung von Adhäsion auf die Maschine verlegt wird, darf die Dotirung eines Laufrades wohl Verschwendung genannt werden. Ueberdiess sind die Constructionsmaasse (übergrosse Räder und Cylinder bei kleiner Heizfläche) nicht günstig.

Besser durchdacht war der Vierkuppler, das Tenderlocomotiv von Krauss in München, welcher Constructeur sich mit Erfolg auf die Schöpfung von Tenderlocomotiven für normale und Secundärbahnen verlegt.

Das Tenderlocomotiv „Darmstadt" war ähnlich construirt. Innenframes, Allan'sche äussere Steuerung, zwei gekuppelte Achsen, wovon die rückwärtige bremsbare (Triebachse) unter dem Feuerkasten, Wasserkasten unter dem Kessel zwischen den Rahmen, Kohlenkasten neben dem Feuerkasten auf dem Plateau, im Ganzen noch um $^1/_4$ leichter und schwächer als Krauss' vorbeschriebenes und fast mehr für Secundärbahnen mit normaler Spur tauglich. Der Ausführung nach reiht dieses Object hinter allen schon vorgeführten und kann nur mit einigen später beschriebenen schmalspurigen Locomotiven gleich sparsamer Ausarbeitung verglichen werden. (Fortsetzung folgt.)

Vereinsgebiet.

Berliner Briefe.

Berlin, 2. März. (Calamitäten der Eisenbahnindustrie; Eisenbahnbau-Gesellschaften; Berliner Nordbahn; Berlin-Hamburger Bahn; Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn; Kohlfurt-Neusalz; Stade-Cuxhaven; Wesel-Haltern; Industriebahn Ruhland-Lauchhammer; Rumänische Eisenbahnen).

Man darf begierig sein, welchen Ausgang die Calamitäten der Eisenbahnindustrie nehmen, welche sich immer stärker fühlbar machen. Es ist eine Folge der bekannten wirthschaftlichen Ausschreitungen, dass alle Industriegebiete gegenwärtig unter der eingetretenen Reaction in Daseins-Bedrängnisse gerathen sind und es wäre unbillig zu erwarten, dass gerade die Eisenbahnindustrie von der Regierung mit starker Hand über die Bedrängnisse hinweg gehoben werden sollte. Immerhin aber kommt bei der Eisenbahnindustrie die Stellung der Regierung um deswillen in Betracht, weil die Regierung selbst sich das Recht der Beeinflussung gesichert hat und von diesem Rechte jetzt mehr als je Gebrauch macht, während unter dem Ministerium Itzenplitz die Eisenbahngesellschaften ihre finanziellen Maasnahmen meistens, ohne auf Widerspruch zu stossen, nach ihrem Ermessen ins Werk setzen konnten. Thathsächlich sind die Verhältnisse so, dass die Regierung, weit entfernt davon die nothleidende Eisenbahnindustrie zu unterstützen, derselben eine Reihe von Schwierigkeiten durch eine Politik bereitet, welche im Interesse einer soliden Eisenbahnwirthschaft wohl erwünscht sein würde, wenn sie nicht auf die unter anderen Auspicien entstandenen Unternehmungen eine rückwirkende Kraft hätte und nicht mit einer Periode zusammenfiele, welche ohnehin der Eisenbahnindustrie unendliche Schwierigkeiten bereitet. Der catonische Standpunct der Regierung dürfte zur Folge haben, dass eine ganze Anzahl von im Bau begriffener Bahnen einer Katastrophe zum Opfer fällt oder überhaupt nicht vollendet wird. Es haben sich denn auch mehrere solcher nothleidenden Bahngesellschaften an die Regierung gewendet, um deren Intervention zu erlangen. Es bleibt abzuwarten wie sich die Regierung dazu stellen wird; aus ihrer bisherigen Haltung lässt sich freilich den erwähnten Bestrebungen kein günstiges Prognosticon stellen.

Die Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft erklärt in ihrem Geschäftsbericht auf die Mehrzahl ihrer Projecte verzichten zu müssen, selbst wenn es sich um Drangabe der Caution handeln sollte. Die Plessner'sche Baugesellschaft ist freilich wie neulich gemeldet, hoffnungsvoller, doch ist es sehr fraglich, ob die Wirklichkeit der Verhältnisse dabei genügend in Anschlag gebracht ist.

Die Berliner Nordbahn dürfte sich trotz günstiger Baufortschritte in schwerer Bedrängniss sehen, wenn die Befürchtung der Börse sich bewahrheitet, dass ihr die Aufnahme einer Anleihe vom Handelsministerium abgeschlagen werden soll. Was die Baufortschritte betrifft, so haben letzthin die Grossherzoglich. Strelitzschen Staatscommissarien eine specielle Bereisung der Baulinie der Nordeisenbahn von Nedemmin beginnend, über Neubrandenburg, Stargard, Neu-Strelitz, Alt-Strelitz, Fürstenberg bis Dannenwalde (gegen 9 Meilen Länge) vorgenommen, und festgestellt, dass im Grossherzogthum die Bauten so gefördert worden sind, dass die Eröffnung der Bahn von Neubrandenburg bis Berlin für den Sommer dieses Jahres, ja nöthigenfalls schon früher, vollkommen gesichert erscheint. Dazu würde freilich die Aufnahme der nachgesuchten Prioritätsanleihe gehören, für welche aber eine Genehmigung bis jetzt noch nicht erfolgt ist.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft hat — wie man aus Hamburg meldet — nach Genehmigung der Bahnhofsbauten in Lüneburg Seitens des Handelsministers, die Bauabtheilung angewiesen, das Arbeiterpersonal in solchem Umfange zu verstärken, dass die Eröffnung der Bahnlinie Wittenberge-Lüneburg zum 1. Mai erfolgen könne.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ist zur Ausführung der generellen Vorarbeiten für die Herstellung einer Eisenbahn aus der Berlin-Lehrter Bahn bei Spandau nach Charlottenburg zum Anschluss an die projectirte Berliner Stadt-Eisenbahn resp. an die Gesellschaft bereits concessionirte Zweigbahn nach Charlotteburg verstattet worden.

Nach Vollendung der generellen Vorarbeiten für die projectirte Eisenbahnlinie Kohlfurt-Sprottau-Neusalz ist der betreffende Bericht nunmehr dem Herrn Handelsminister überreicht worden. Das Comité hat inzwischen die Ausdehnung der erwähnten Linie in nördlicher Richtung bis Bentschen in Erwägung gezogen und sich deshalb mit einem in Wronke constituirten Comité, welches den Bau einer Eisenbahn von Schneidemühl bis Bentschen beabsichtigt in Verbindung gesetzt.

Am 19. v. M. hat in Gegenwart des Königl. Eisenbahn-Commissärs zu Altona, die landespolizeiliche Begehung der Stade-Cuxhavener Bahnlinie, soweit dieselbe das Stader Gebiet durchschneidet, statt gefunden. Die Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Gesellschaft macht übrigens jetzt einen Versuch ihre Actien auf dem Englischen Markte anzubringen. Aus London schreibt man, dass dort d. Herren Chadwicks, Adamson, Collier u. Co. zu Zeichnungen einlad. auf 15 000 voll einzuzahlende 30 Lstrl. Actien des Unternehmens zu Preise von 20 Lstrl. per Actie.

Die Strecke Wesel-Haltern wurde am 1. d. M. eröffnet. Wie heisst, sieht man mit Bestimmtheit der Eröffnung der Streck Bremen-Hamburg Mitte Mai entgegen und würde somit bis dahin d. Route Wesel-Hamburg fertig gestellt sein.

Der seitherige Leiter der Verein. Katharina-Anna-Kohlenwerke b. Lauchhammer, Herr Emil Welsch, hat in Gemeinschaft mit dem Eisenbahnbau-Unternehmer Herrn A. Wierick in Lauchhammer die Concession für eine Kohlen- und Industriebahn von Ruhland dem Knotenpunkt der Cottbus-Grossenhainer und Kohlfurt-Falkenberger Bahnen nach Lauchhammer nachgesucht. Die betreffend Bahnstrecke ist deshalb von Bedeutung, weil sie das Project der Berlin Görlitzer Eisenbahngesellschaft, eine Industriebahn von Gr. Raeschen (Camenz-Lübbenau) über Saerchen, Klettwitz, Friedrichsthal nach Lauchhammer mit einer eventuellen Abzweigung nach Finsterwalde zu bauen, erst vollständig ergänzt und eine Verbindung zwischen den correspondirenden Linien Cottbus-Grossenhain und Kohlfurt-Falkenberg mit Halle-Sorau-Guben und Camenz-Lübbenau herstellt. Die Antragsteller haben sich dem Handesminister gegenüber verpflichtet, die generelle und speciellen Vorarbeiten innerhalb vier Wochen vom Tage der Erlaubniss und den Bau der ganzen Strecke innerhalb sechs Monate vom Tage der Concession an fertig zu stellen. Das Anlagecapital soll pr Meile die Höhe von 150 000 Thlr. nicht überschreiten.

Geheimrath Reinhard, der als Vertreter der Disconto-Gesellschaft und der Actien-Gesellschaft der Rumänischen Eisenbahnen an der in Wien mit der Oesterreichischen Staatsbahn stattgehabten Versammlung Theil genommen hat, ist aus Wien nach hier zurückgekehrt.

nachdem dem Vernehmen nach alle essentiellen Vereinbarungen in Betreff der Betriebsübernahme seitens der Staatsbahn-Gesellschaft festgestellt sind. Die noch zu erledigenden Formalien und Modalitäten scheinen, was die Uebernahme betrifft, nur von untergeordneter Bedeutung zu sein, da ihre Erledigung den subalternen Organen der betheiligten Bahnverwaltungen vorbehalten bleibt. Herr Bresson, Generaldirector der Oesterreichischen Staatsbahn, hat sich nach Paris begeben, um die durch ihn getroffenen Abmachungen durch die Französische Administration ratificiren zu lassen, und berichtet nach Wien, dass eine Beschleunigung der Arbeiten wünschenswerth sei, um die Sache ihrem definitiven Abschluss zuzuführen. Zu diesem Abschluss fehlt freilich noch die Feststellung des Rumänisch-Ungarischen Eisenbahnanschlusses. Da bei diesen eine Anzahl politischer Fragen in Betracht kommt, so lässt sich auch keineswegs der Uebergang der Rumänischen Bahnen schon jetzt als gesichert betrachten.

— *x* — Aus Sachsen. (Geschäftsbericht der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn pro 1873. Der vom Directorium der Chemnitz-Würschnitzer (Kohlen-)Eisenbahn-Gesellschaft auf das Jahr 1873 herausgegebenen Geschäftsbericht legt Zeugniss von einer gedeihlichen Entwickelung des Unternehmens ab.

Die Bahn, bestehend aus der Hauptbahn und drei Zweigbahnen, hat die Verfrachtung der in dem drittgrössten Steinkohlenbezirke Sachsens, dem Lugauer Becken, auf sich und beförderte im Jahre 1873 eine Anzahl von 34 400 Wagenladungen à 100 Centner, gegenüber 27 742 Wagenladungen im Jahre 1872. Die Gewinnung der Kohlen erfolgt in 10 Schächten, von denen der Gottes-Segen-Schacht mit 13 873 Wagenladungen und der Carlsschacht mit 10 627 Wagenladungen Eisenbahnverfrachtung die betriebsfähigsten sind. Beispielsweise hatte der letztere eine Transportsteigerung von 37,8 % gegen das Vorjahr.

Der stärkste Monat in der Verfrachtung auf der Bahn war 1873 der Juli mit 3322 Wagenladungen und der schwächste der Januar mit 2147 Wagenladungen.

Die Tarifsätze auf der Bahn schwanken je nach der Länge der zu durchfahrenden Strecke zwischen 15½ Groschen und 1 Thlr. 15 Groschen pro Wagenladung zu 100 Centner.

Unter den Stationen, für welche die Kohlen bestimmt waren, steht Chemnitz mit 16 013,2 Wagenladungen obenan. Hierauf folgen Leipzig mit 3613 Wagenladungen (gegen 236 im Jahre 1872), Freiberg mit 1586, Döbeln mit 1579 (gegen 413 im Vorjahre), Siegmar mit 1564,8 Wagenladungen.

Die Einnahmen aus dem Kohlentransport betrugen auf der Hauptbahn 49 727 Thlr. 13 Gr. und auf den Zweigbahnen 1437 Thlr. 29 Gr. 9 Pf., insgesammt mit verschiedenen anderen Einnahmen 53 086 Thlr. 21 Gr. —, die Gesammtausgaben dagegen 12 551 Thlr. 27 Gr. 6 Pf., so dass ein Nettogewinn von 40 534 Thlr. 23 Gr. 4 Pf. sich ergiebt, welcher die Vertheilung einer Jahresdividende von 10 %, von welcher 4½ % auf das erste Halbjahr bereits gezahlt sind, ermöglicht. Gegen das Vorjahr ist die Dividende um 2½ % gewachsen.

Aus dem Rechnungsabschluss sind folgende Positionen hervorzuheben: Actiencapital: 400 000 Thlr., Prioritäts-Anleihe: 114 200 Thlr., Reservefonds: 20 000 Thlr.

* Zusammenstellung der Betriebs-Einnahmen der Köngl. Sächs. Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen vom Jahre 1873.

Namen der Bahn n	Betriebslänge in Meilen.		Befördert wurden Personen.		Centner Güter.		Einnahmen aus dem Personenverkehr.	Güterverkehr.	in Summa incl. Extraordinaria.	Differenz gegen das Vorjahr.
	1873	1872	1873	1872	1873	1872	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Staatseisenbahnen	131,1	129,1	10858920	9414846	140519602	123165865	3983631	9300903	13284534*)	+1596972
Privatbahnen**)	13,3	13,3	900462½	741355	17044072	12021441	176337	437712	614049	+ 128777

*) incl. 31328 Rthlr. für Mil.-Transporte 61481 für Betriebs- und Baumaterial-Transporte.

**) ausschl. der am 3. Aug. 1872 eröffneten Linie „Annaberg-Weipert."

⊙ Aus Bayern. Die neuen erhöhten Fahrbillete der Kgl. Bayer. Staatsbahnen welche am 1. April d. J. zur Ausgabe gelangen, werden den Fahrpreis in doppelter Währung enthalten, indem in erster Position die Marken-, in zweiter die seitherige Guldenwährung eingesetzt ist. Für Schnellzüge werden keine eigenen Billete mehr verabreicht, sondern statt derselben zu den gewöhnlichen noch Ergänzungsbillete abgegeben. Der neue Tarif berechnet sich bei 1 Kilometer Entfernung durch alle Wagenclassen auf 10 Pfennige und progressirt so nach und nach. Bei 10 Kilometer gestalten sich die Taxen folgendermaassen: Schnellzüge: I. Cl. 95 Pf.; II. Cl. 65 Pf.; Gewöhnliche Züge: I. Cl. 80 Pf.; II. Cl. 55 Pf.; III. Cl. 35 Pf.; Hunde 15 Pf. Reisegepäck für je 5 Kilogr. 3 Pf.

Die Bayer. Staatsbahnen haben nach der soeben im Drucke fertig gestellten XXI. Nachweisung über den Betrieb der K. Bayer. Verkehrsaustalten im Jahre 1872 einen Reinertrag von 4,50 %, (im Jahre 1871: 4,60 %, im Jahre 1870: einen solchen von 9,50 %) geliefert.

Auf den Pfälzischen Bahnen werden gleichwie auf der Bayer. Staats- und Ostbahnen vom 1. April ab im Personen-, Güter- und Kohlenverkehr theilweise erhöhte Tarife und zwar für den Güter Transport nach dem Gewichts- und Wagenraumsystem zur Einführung gelangen.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Die Eisenbahn-Directoren Ferdinand Rapmund und Dr. juris Hermann Fröhlich sind zu Geheimen Regierungs-Räthen und vortragenden Räthen im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten ernannt worden. Der bisherige Ober-Betriebs-Inspector der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn Reps zu Berlin ist mit den Functionen eines technischen Staats-Commissarius zur speziellen Beaufsichtigung der Bauausführungen der Privat-Eisenbahnen von Berlin nach Dresden, von Oels nach Gnesen und von Creuzburg nach Posen betraut und der bisherige Königliche Eisenbahn-Baumeister Kubale in Breslau zum Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector ernannt und demselben die Stelle eines solchen bei der Oberschlesischen Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Gleiwitz verliehen worden. Der bisherige Königliche Wegbau-Conducteur Adolf Hoebel zu zu Saarbrücken uud der bisherige Baumeister Wilhelm Houssellе zu Berlin sind als Königliche Eisenbahnbaumeister in Saarbrücken, sowie die bisherigen Baumeister Hermann Ernst Büscher zu Glatz und Baumeister Lengering als Königliche Eisenbahnbaumeister ersterer bei der Oberschlesischen Eisenbahn, letzterer im Bereiche der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken mit Anweisung des Wohnsitzes zu Cochem an der Mosel angestellt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Auf die erledigte Stelle eines Oberinspectors bei dem Oberpost- und Bahnamte Würzburg ist der Vorstand des Bahnamtes Würzburg, Inspector Max Wolf auf Ansuchen befördert, auf die erledigte Stelle eines Bahnamtsvorstandes in Salzburg der Vorstand des Post- und Bahnamtes Lichtenfels, Inspector Ernst von Scheidlin, auf Ansuchen versetzt, zum Inspector und Vorstand des Post- und Bahnamtes Lichtenfels der Bahnamtsverwalter in Kufstein Ernst Hauck auf Ansuchen befördert, zum Inspector und Vorstande des Bahnamtes Würzburg der Post- und Bahnverwalter in Traunstein, Georg Färber befördert, auf die sich eröffnende Stelle eines Bahnamtsverwalters in Kufstein der Bahnamtsverwalter Joseph Enzler in Lindau auf Ansuchen versetzt, und die Stelle eines Post- und Bahnverwalters in Traunstein dem Secretäre der Generaldirection der Verkehrsanstalten — Bauabtheilung — Adolph Pernwerth von Bämstein auf Ansuchen verliehen worden.

Pfälzische Eisenbahnen. Dem Maschinenmeister Westhoven, seitheriger Stellvertreter des Obermaschinenmeisters wurde der Titel und Rang eines Obermaschinenmeisters verliehen.

Ausland.

*Schweizerische Eisenbahnen (Schweizerische Westbahnen; Aargauische Südbahn; Rigi-Scheideck). Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Westbahnen hat am 12. v. M. in Lausanne einen mit der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft abgeschlossenen Vertrag, betreffend den Betrieb der Jougnelinie und der Linie Verrières-Pontalier durch die Westbahngesellschaft, genehmigt. Der Austausch der Waaren und Reisenden erfolgt im Bahnhof von Pontalier.

Nach dem Baubericht der Centralbahn vom Monat Januar ist bis jetzt nur die Strecke Rupperswyl-Wohlen der Aargauischen Südbahn im Bau, welche concessionsgemäss mit 1. Juni 1874 dem Betrieb zu übergeben ist; daran wird sich zunächst Wohlen-Muri anreihen, welche Strecke am 1. Juni 1875 eröffnet werden soll.

Mitte Juli d. J. steht die Eröffnung der Eisenbahn von Rigi-Kaltbad nach Rigi-Scheideck bevor. Nächsten Sommer wird man also in 30 Minuten auf einer der schönsten Bahnen der Erde vom Kaltbad nach Scheideck fahren (grösste Steigung auf kurze Strecke 5 Procent, gewöhnliche Steigung 1—3 Procent).

Literatur.

— *st* — Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen für Strassen und Eisenbahnen, sowie zum Abstecken von Kreisbögen mit den an dieselben angeschlossenen Uebergangs-Curven für Eisenbahnen, nebst Tabellen zum Einschalten von Uebergangscurven zwischen die Geraden und Kreisbögen bei bestehenden Eisenbahngeleisen. Bearbeitet von O. Sarrazin und H. Oberbeck. Berlin, 1874. C. Beelitz.

Die allseitig für so nothwendig anerkannte Uebergangscurve zur Vermittlung der Normalhöhe des äussern Schienenstranges mit der bei den Curven erforderlichen Ueberhöhung ist in der Praxis bisher noch nicht allgemein zur Anwendung gekommen, wohl hauptsächlich wegen der Complicirtheit des Absteckungsverfahrens. Das vorliegende Werkchen hat es sich daher zur Aufgabe gemacht, die Absteckung der Bahncurven so einfach zu gestalten, dass kein Grund mehr vorliegt, die Herstellung der Uebergangscurven etwa wegen der damit verbundenen Unbequemlichkeiten zu unterlassen. Zu diesem Zwecke bringt es, nach der Herleitung der bei diesen Absteckungen in Betracht kommenden Gleichungen und mathematischen Formeln und nach Behandlung der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges und der Spurerweiterung in Curven, sowie der Vermittelung der Gefällwechsel, eine Anzahl von Tabellen zur Bestimmung der Tangenden- und Curvenlängen, sowie zur Absteckung der Kreisbögen mit angeschlossenen Uebergangscurven. Weiter enthält es auch noch Tabellen, um in den bisher als reine Kreisbögen construirten Curven in schon bestehenden Geleisen das Einschalten von Uebergangscurven zwischen die Geraden und Kreisbögen in einfachster Weise zu ermöglichen. Das Format ist bequem, der Druck sehr deutlich und soll die gewählte Farbe des Papiers (gelb und grün) das Blenden im Sonnenschein vermindern.

Inhaltsverzeichniss der besondern Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. Nr. 9 vom 28. Februar 1874. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. III. — Die Deutschen Zettelbanken. I. — Zur Geschichte der Freiwilligen von 1791—1794.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen (Nachtrag zu No. 17 Seite 78).

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
6.	März	zu Görlitz	Niederschles.-Märk. E.	Bau eines Familienhauses etc. auf Bahnh. Penzig	—
6.	„	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Bahnh.-Restaur. Witten	—
8.	„	zu Nürnberg	Bayer. Stsb.	Centralwerkstätte Nürnberg	—
10.	„	zu Dortmund	Dortm.-Enscheder E.	Eis. Fenster und Thore	—
10.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Erweiterungsbauten Saarburg	—
10.	„	zu Posen	Posen-Thorn-Bromberger E.	Lagerplatz-Verpachtung auf Bahnh. Gnesen	—
10.	„	zu Geldern	Venlo-Hamb. E.	Erdarbeiten	—
12.	„	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Werkstattsmaterialien etc.	—
12.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk.	Güterschuppenbau auf Bahnh. Altwasser	—
14.	„	zu Mannheim	Badische Stsb.	Hochbauarbeiten Mannheim	—
16.	„	zu Aachen	Berg.-Märk. E.	Tischler-, Schlosser-etc. Arbeiten auf Bahnh. Aachen	—
16.	„	zu Essen	dieselbe	Erd- und Maurerarbeiten Oberhausen Altenessen	—
16.	„	zu Hanau	Frankf.-Bebraer E.	Güterschuppen-Erweiterung zu Offenbach	—
16.	„	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	221
17.	„	zu Fulda	Bebra-Friedländer E.	Materialwagen	221
18.	„	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	Beamten-Wohngebäude etc. Bahnh. Korschen	—
19.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Eiserner Ueberbau	221
21.	„	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Materialien-Verkauf	221
21.	„	zu Vlotho	Hannov.-Altenbeken	Hölzerne Ueberführungen	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

№ 19.

1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 9. März 1874. (Schluss der Nummer: 7. März, Vormittags 8 Uhr.)

Da wir von jetzt ab die Zeitungs-Nummern einen Tag früher fertig stellen werden, so bitten wir die für die nächste Nummer bestimmten Inserate uns spätestens bis Dienstag Nachmittag zugehen zu lassen. **Die Redaction.**

Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen

von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätteninspector der Kaiser Franz-Josef-Bahn.

(Fortsetzung aus No. 18.)

Nachdem die Grenze zwischen Locomotiven der Haupt- und Secundärbahnen noch unbestimmt, und die Rangir- und Locomotiven für Kohlenindustrie- und andere normalspurige Bahnen vielleicht einen Uebergang zu bilden berufen sind, mag man es nicht allzuscharf mit der hier getroffenen Eintheilung nehmen, welche die folgenden Locomotiven für secundäre Zwecke erbaut denkt, obwohl mehrere der im Vorhergehenden Abgehandelten vielleicht auch hierher passen würden.

Es waren zehn solcher Locomotiven, wovon je zwei aus Oesterreich und England, je eins aus Belgien und Frankreich, vier aus Deutschland. Ihr Dienstgewicht variirt von 6 bis 20 Tons, die Heizfläche von 8 bis 46 Quadratmeter. Eins war achträdrig, eins sechsrädrig gekuppelt, eins sechsrädrig, wovon vier Kuppelräder, alle anderen vierrädrig gekuppelt. Es sind mit Ausnahme des Achtkupplers durchweg Tendermaschinen, zwei mit stehendem Kessel. Sonst bestehen die Hauptverschiedenheiten in innerer oder äusserer Steuerung, in seitlicher, oberer sattelförmiger, oder unterer innerer Situirung der Wasserkästen. Die Rahmen sind sämmtlich innerhalb der Räder, die Cylinder aussen gelagert.

Das stärkste hierunter ist der „Orient", aus der Fabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, sonst ganz nach dem normalen Sechskuppler Stainz construirt durch Haswell. Unter ihren vier gekuppelten Achsen ist die letzte um 35 Millimeter seitlich verschiebbar, die Tragfedern der vorderen zwei, ebenso wie der rückwärtigen zwei Räderpaare sind durch Balanciers, die Letzteren ebenso querüber verbunden. Achsger-Construction und Feuerdecke sind nebst dem Kesselstein-Apparat wie bei der schon genannten „Stainz". Die Steuerung ist aussen, chatelier's Bremse ist vorhanden, ein vierrädriger Tender beigegeben.

Ob die hohe Kessellage hier absolut anzuwenden nöthig war, wie es selbst bei dem grösseren Sechskuppler vielleicht hätte vermieden werden können, mag bezweifelt werden, da die Schwankungen der weit vom Schwerpunct entfernten Massen doch zweifelsohne wachsen müssen und eben grössere Wege geboten sind. Da der Radstand, verhältnissmässig betrachtet, grösser ist als dort, hätte die Rostfläche durch Verlängerung, ohne Nachtheil in der gewünschten Grösse, ähnlich wie bei den normalen Achtkupplern gewonnen und der Kessel bedeutend tiefer gelegt werden können.

Das Locomotiv „Hungaria" des Banater Eisenwerks Reschitza, System Haswell, hat bezüglich des Rostes und der Feuerbüchse die gleiche Anordnung, auch gleiche Achsenlager-Führung; die Wasserkasten sind zwischen, die Steuerung (Allan) ausserhalb der Rahmen, Kohlen auf der Heizerseite. Bei den Stangen ist der runde Querschnitt vorherrschend.

Das für das Petroszenyer Kohlenwerk erbaute Tenderlocomotiv der Carlsruher Maschinenfabrik hat gute Verhältnisse, Steuerung aussen, Cylinder und Schieberkasten horizontal, letzterer nach Aussen geneigt, die Triebräder beiderseits bremsbar, die Wasserkästen seitens des Kesselcylinders. Der Feuerkasten hat die alten üblichen Träger und bewegt sich in den Frames mittelst gusseiserner Schlitten mit Metallfutter. Der Kessel ruht auf drei Federn, da jene der Triebachse querüber liegt. Die Räder sind wie bei fast allen diesen kleinen Maschinen aus Scheiben von Gusseisen mit Stahlreifen.

Ein kleines Locomotiv mit stehendem Kessel, oberhalb der Vorderräder liegenden schiefen Cylindern, stammte aus der Maschinenfabrik der Harzer Werke in Zorge. Das vordere (Kuppel-) Rad ist an der Aussenseite bremsbar. Die Steuerung ist höchst einfach, mit einem Excenter; die Umsteuerung geschieht mittelst besonderer Steuerschieber. Das Wasserreservoir sitzt vor dem Kessel zwischen und auf dem Rahmen, der Kohlenraum ist hinten am Plateau, des Führers. Zwei Injectoren „Schau" liegen an der unteren Pufferwand ebendaselbst. Zur Vergrösserung des Raumes und Erzielung trockenen Dampfes ist über der oberen Bodendecke des Kessels noch ein hohler Ring hergestellt, welcher durch Oeffnungen in der Oberdecke mit dem Kessel communicirt. Die Stärke wird auf 23 Pferdekräfte, die Zugkraft auf 150 Tons horizontal. 42 Tons auf 1:100 Steigung angegeben.

Das vierräderige Tenderlocomotiv, System Krauss, ist von der Pariser Ausstellung her bekannt; ähnlich demselben war jenes aus Darmstadt, wenn auch minder sorgfältig ausgearbeitet, doch mit besserer Anlage, da der Kessel bei Krauss zu hoch liegt.

Die von Coekerill exponirte Maschine für Berg- und Hüttenwerks-Zwecke hatte im Ganzen die Anordnung des beschriebenen Locomotivs von Zorge; die Speisung geschieht mittelst Injector. Sie wird gleich allen diesen kleinen Motoren in mehreren Modellen verschiedener Grösse gebaut.

Aus Fives-Lille kam ein Sechskuppler von ansprechenden Verhältnisssen, dessen Leistung auf 1:50 mit 45 Tons, horizontal mit 220 Tons bei 20 Kilometer Geschwindigkeit angegeben wird. Die Mittelräder haben keine Spurkränze. Das Gewicht der zu verwendenden Schienen wird gefordert mit 18, 16¾ oder 15½ Kilometer, wenn die Schwellen $1_{,000}$, $0_{,900}$ oder $0_{,800}$ entfernt sind — offenbar ist Stahl gemeint.

Von Henry Hughes in Loughborough war ein vierrädrig gekuppeltes Tenderlocomotiv mit sattelförmigem Wasserkasten hier, ohne Besonderheiten in Construction und Arbeit.

Das Tenderlocomotiv „Victoria" von Fox, Walker & Comp. in Bristol hat vier gekuppelte und zwei Laufräder, letztere und die Triebräder vor, die Kuppelräder hinter dem Feuerkasten. Die Laufachse, deren Anwendung die Adhäsion kürzt, hat Adam'sche Radial-Achsbüchsen (verschiebbar). Ein drittes Kuppelrad, seitlich verschiebbar, wäre zweckdienlicher gewesen. Die Speisung geschieht durch eine Pumpe und einen Giffard, die Steuerung liegt innen, die Wasserkasten sind zu beiden Seiten des Kessels. Die Kuppelräder sind bremsbar. Nebstdem ist

Lechalier's Apparat vorhanden. Die Köpfe der Leit- and Kuppelstangen decken die Enden der Krummzapfen. Die Ausführung ist im Ganzen besser als die Construction der Hauptverhältnisse, doch wäre es nicht nöthig gewesen, die Spurkränze dünn abzudrehen.

Tabelle I.

Gattung	Name oder Nummer	Fabrik und Erzeugungsort	Spurweite	Räd. Zahl	Räd. davon gekupp.	Durchmesser des Triebrades	Radstand 1. zur 2. Achse	Radstand 2. zur 3. Achse	Radstand 3. zur 4. Achse	Radstand Total	Fläche directe Heiz- (Quadratmeter)	Fläche der Rohre (Quadratmeter)	Fläche Total- (Quadratmeter)	Fläche Rost- (Quadratmeter)	Rohre Zahl	Rohre Weite	Rohre Länge	Kolben Weite (Milim.)	Kolben Hub (Milim.)	Kesseldurchmesser	Dampfspannung Atm.	Gewicht im Dienst 1. Achse (Tons)	Gewicht im Dienst 2. Achse (Tons)	Gewicht im Dienst 3. Achse (Tons)	Gewicht im Dienst 4. Achse (Tons)	Gewicht im Dienst Total (Tons)	Anmerkung
Locomotiven für Personen- und Eilzüge.	Rittinger	G. Sigl, Wr. Neustadt	normal	8	4	1900	1320	1650	2400	5370	7,9	99,8	107,7	1,60	179	50	3,55	411	632	1,20	10	7¼	7¼	12	11	37½	Gleich m. dem Sigl'schen im Nordwb.-Pavillon.
	Rafael Donner	W. L. F. Actienges., Floridsdorf		8	4	1580	1030	1485	1660	4175	8,8	124,2	133,0	1,70	174	51	4,30	410	632	1,30	8½	6	6	12	12	36	
	Austria	Staatseisenbhng., Wien		10	4	1580	2634	2213	2002 / 1475	8324	8,0	125,0	133,0	1,75	179	52	4,24	412	579	1,30	9	11	13	9	9 / 9	51	
	Dniepr	Kessler, Esslingen		6	4	1896	2016	2094	—	4110	7,9	90,0	97,9	1,49	155	53	3,93	396	632	—	8	12	12½	7½	—	32	
	Vulcan	Actienges. Vulcan, Stettin		6	4	1530	1800	2600	—	4400	7,0	89,0	96,0	1,65	188	46	3,79	420	600	1,26	10	10½	12¾	12¼	—	35½	
	Bismarck	Egestorff, Hannover		6	4	1829	—	—	—	4267	7,9	107,1	115,0	1,86	190	51	3,60	406	659	—	10	—	—	—	—	35*	* Im leeren Zustande
	Ariosto	Köchlin Mühlhausen		6	4	2000	—	—	—	4648	9,0	94,5	103,5	2,04	191	50	3,50	406	648	—	9	—	—	—	—	—	
	47	Carels, Gent		6	6	1700	1800	2500	—	4300	10,9	99,6	110,5	3,06	226	45	3,51	450	600	1,30	9	?	?	?	—	38	
	177	Tubize		6	4	1800	2050	2250	—	4300	8,8	100,2	109,0	2,26	217	45	3,68	420	600	1,31	9	11	13	12	—	36	
	291	Marcinelle, Couillet		6	4	2100	2630	2300	—	4930	7,1	99,6	106,7	1,67	223	45	3,31	440	600	1,22	8	11½	21¾		—	33¼	

Tabelle II.

Gattung	Name oder Nummer	Fabrik und Erzeugungsort	Spurweite	Räder Zahl	Räder davon gekupp.	Durchmesser des Triebrades	Radstand 1. zur 2. Achse	Radstand 2. zur 3. Achse	Radstand 3. zur 4. Achse	Radstand Total	Fläche directe Heiz- (Quadratmeter)	Fläche der Rohre (Quadratmeter)	Fläche Total (Quadratmeter)	Fläche Rost (Quadratmeter)	Rohre Zahl	Rohre Weite	Rohre Länge	Kolben Weite (Millim.)	Kolben Hub (Millim.)	Kesseldurchmesser	Dampfspannung Atm.	Gewicht im Dienst 1. Achse (Tons)	Gewicht im Dienst 2. Achse (Tons)	Gewicht im Dienst 3. Achse (Tons)	Gewicht im Dienst 4. Achse (Tons)	Gewicht im Dienst Total (Tons)	Kasten Wasser	Kasten Kohlen	Anmerkung
Locomotiven für Lastzüge und Stationsdienst auf Hauptbahnen.	1583	G. Sigl, Wr.-Neustadt (Semmering)	normal	8	8	1106	1190	1190	1180	3560	10,7	159,0	170	2,16	205	52	4,76	500	610	1,50	9	12½	12½	13	13	51	—	—	
	1533	dto. (Ungarn)		8	8	1070	1300	1150	1150	3600	9,8	170,2	180	2,00	223	52	4,66	520	610	1,46	8½	10¾	11¾	11¾	11¾	46	—	—	
	Hall	dto.		6	6	1180	1730	1270	—	3000	5,1	61,0	66	0,87	101	52	3,69	345	580	—	8½	7⅓	7⅓	7⅓	—	22	—	—	
	Kaiser Franz Josef	Haswell, Wien		8	8	1186	1278	1258	1258	3794	9,8	170,6	180	1,96	207	52	5,01	470	632	1,40	9	11⅓	11	11	11	44⅓	—	—	
	Stainz	dto.		6	6	1077	1265	1582	—	2847	7,8	96,2	104	2,00	183	52	3,13	395	632	1,34	10	10⅓	10¼	11⅔	—	32¼	—	—	
	Altvater	G. Sigl, Wien		6	6	1205	—	—	—	3239	9,3	136,0	145	1,92	200	52	4,11	434	632	—	10	12	12	12	—	36	—	—	
	Austria	reconstr. Nordb., Wien		6	4	1264	—	—	—	3555	6,2	50,4	57	1,26	107	52	2,84	395	579	—	8	—	—	—	—	—	—	—	Tender-locom.
	Michalkowitz	G. Sigl, Wien		6	6	1200	—	—	—	3100	6,4	84,6	91	1,50	132	52	3,90	410	632	1,17	10	12	12	12	—	36	—	—	dto.
	Hessen	Henschel, Cassel		6	6	1281	1701	1360	—	3061	8,0	124,2	132	1,48	200	45	4,82	445	628	1,39	10	12¾	12¼	12¼	—	37½	—	—	
	Nr. 900	Maffei München		6	6	1245	—	—	—	3480	7,5	122,5	130	1,60	181	51	4,10	486	660	—	10	—	—	—	—	36½	—	—	
	386	Wöhlert, Berlin		6	6	1410	1909	1857	—	3766	—	—	99	—	211	46	3,25	445	630	1,30	—	—	—	—	—	40	4 c. m.	k. 1500	Tender-locom.
	Tauern	Hartmann, Chemnitz		8	8	1106	—	—	—	3582	9,4	141,6	151	1,75	199	—	—	448	580	—	9½	10½	10½	10½	10½	42	—	—	
	208	Krauss, München		6	6	1185	—	—	—	3170	7,8	110,2	118	1,50	169	47	4,00	408	632	—	10	—	—	—	—	38	l. 5000	tons 2	Tende locon
	302	dto.		4	4	970	—	—	—	2450	4,5	53,5	58	0,45	127	44	3,35	290	540	—	10	—	—	—	—	24	—	—	dto
	Nord	Schwarzkopf, Berlin		6	4	1770	—	—	—	3730	6,5	67,4	74	—	156	51	—	420	559	—	—	26		9	—	35	—	—	dto.
	Darmstadt	M. F. u. E. G., Darmstadt		4	4	1000	—	—	—	2000	3,2	33,8	37	0,59	83	50	2,59	300	500	—	8	9¼	9¼	—	—	18½	—	—	dto.
	300	Evrard, Brüssel		12	6 / 6	1220	—	—	—	8720	11,0	194,1	205	3,34	289	50	4,50	440	500	1,50	9	—	—	—	—	72	k. 7450	k. 3000	dto.
	872	Cockerill, f. Italien		6	6	1310	—	—	—	3370	8,0	117,0	125	1,40	195	—	4,25	450	650	1,33	—	—	—	—	—	34½	—	—	
	1001	Schneider, Creuzot		8	8	1200	—	—	—	3860	10,9	197,1	280	1,86	270	—	4,90	450	610	—	9	—	—	—	—	54	—	—	
	230	Petersburg	1,524	6	6	1270	1900	1450	—	3350	8,4	112,7	121	1,64	168	50	4,27	457	609	1,32	9	—	—	—	—	leer 29	—	—	

Tabelle III.

Gattung	Name od. Nummer	Fabrik und Erzeugungsort	Spurweite	Räd. Zahl	Räd. davon gekupp.	Durchmesser des Triebrades	Radstand 1. zur 2. Achse	Radstand 2. zur 3. Achse	Radstand 3. zur 4. Achse	Radstand Total	Fläche directe Heiz- (Quadratmeter)	Fläche der Rohre (Quadratmeter)	Fläche Total (Quadratmeter)	Rost (Quadratmeter)	Rohre Zahl	Rohre Weite	Rohre Länge	Kolben Weite (Millim.)	Kolben Hub (Millim.)	Kesseldurchmesser	Dampfspan. Atm.	Gewicht im Dienst 1. Achse (Tons)	2. Achse (Tons)	3. Achse (Tons)	4. Achse (Tons)	Total (Tons)	Wasser-Kasten Lit.	Kohlen-Kasten Kilo	Anmerkung
Locomotiven für Secundärbahnen.	Hungaria	Eisenwerk Reschitza	948	4	4	711	1423	—	—	1423	3,2	17,0	20,2	0,7	54	52	1,9	237	316	790	10	$5\frac{3}{4}$	$5\frac{3}{4}$	—	—	$11\frac{1}{2}$	900	300	Tender-locomotiv
	Orient	Haswell, Wien	1000	8	8	720	800	800	800	2400	6,0	40,0	46,0	1,4	102	52	2,4	350	316	1120	12	5	5	5	5	20	—	—	
	12	M. B. G. Zorge am Harz	normal	4	4	600	1570	—	—	1570	—	—	11,9	0,25	104	51	—	200	250	—	8	$4\frac{1}{3}$	$4\frac{1}{3}$	—	—	$8\frac{2}{3}$	—	—	Tender-locom. mit Stehkess.
	752	M. B. G. Carlsruhe	790	4	4	680	1440	—	—	1440	—	—	23,2	0,4	77	42	2,3	250	330	726	10	—	—	—	—	11	835	275	Tender-locomotiv
	265	Krauss, München	670	4	4	580	1100	—	—	1100	1,3	16,9	18,2	0,34	—	—	—	160	300	—	12	—	—	—	—	$6\frac{1}{3}$	660	c. m. 0,340	dto.
	51	M. F. u. E. G., Darmstadt	900	4	4	656	1400	—	—	1400	2,1	14,9	17,0	0,3	64	—	1,8	225	350	604	8	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	—	—	9	—	—	dto.
	897	Cockerill	—	4	4	605	1400	—	—	1400	—	—	8,0	—	—	—	—	200	250	—	—	—	—	—	—	$7\frac{1}{2}$	675	c. m. 0,195	dto. mit Stehkess.
	1947	Fives, Lille	1000	6	6	800	—	—	—	—	3,6	25,8	29,4	0,63	—	—	—	250	360	—	—	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{2}$	—	14	1600	300	Tender-locomotiv
	Victoria	Fox Walker, Bristol	106	6	4	914	—	—	—	3353	—	—	—	0,65	96	—	2,6	305	457	913	8	—	—	—	—	—	qu. 2000	1000	dto.

Wenn nach diesen kurzen Ausführungen nochmals mit voller Anerkennung der Belgischen Locomotiv-Fabrication gedacht wird, die in unermüdlicher Thätigkeit unsere Ausstellung durch Objecte hervorragend bereichert hat, deren geistreiche Entwürfe zeigen, wie dies kleine Land in der Industrie rastlos fortschreitet, sei es auch gestattet, der einheimischen Production vorübergehend zu gedenken, welche seit dem ersten Beginne der continentalen Eisenbahnen Anstrengungen machte, deren Erfolg sie auf eine gleich hohe Stufe stellt mit der genannten und mit jener der zahlreichen deutschen Werkstätten.

Aus den Fabriken von G. Sigl (früher W. Günther) sind Preislocomotiven des Semmerings hervorgegangen, deren Bauart noch heute als Basis der Gebirgsmaschinen gilt; das Hall'sche System, das transportable Locomotiv und eine grosse Zahl von practisch vielseitig verwertheten Constructionen.

Die Fabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat die ersten Sechs- und Achtkuppler, die Systeme der „Steyerdorf", des „Duplex", der „Stainz", und eine reichhaltige Collection von Modellen geschaffen, die seit 30 Jahren bis heute noch als Muster gelten. Auch die Haswell'sche Schmiedepresse entstand hier.

So kann behauptet werden, dass das Ursprungsland des Locomotivbaues von seinen Schülern nicht nur erreicht, sondern auch grossentheils überflügelt wurde, so dass Deutschland bereits nach anderen Welttheilen, Oesterreich nach dem ganzen Continent exportirt, und letzteres auch ohne Hilfe von Ausfuhrprämien und ohne alle Unterstützung seitens der verschiedenen öffentlichen Gewalten, im Besitze vorzüglichen Materials, ganz jene Stufe einnimmt, die es als Locomotiv-Producenten ersten Ranges qualificirt. Einfachheit und Zweckmässigkeit der Construction, solide Dimensionen characterisiren Oesterreich, während Deutschland durch brillante Ausführung, gediegene und präcise Arbeit glänzt, wodurch es die mindere Güte der ihm und Belgien zu Gebote stehenden Materialien ersetzt.

(Fortsetzung folgt.)

Eisenbahn über die Cordilleren in Südamerika. *)

Während die Eisenbahnwelt im verflossenen Jahrzehnt mit Interesse den Bau einer Mont-Cenis- und Brenner-Bahn, eines Gotthard-Tunnels und der Pacific-Bahnen verfolgte, hat sich in aller Stille auch in Südamerika, in Peru, ein Bahnbau von gigantischen Dimensionen vollzogen, den wir hier etwas näher zu beleuchten im Begriffe stehen. Wir meinen die Eisenbahn über die Cordilleren, welche Callao, die Peruanische Hafenstadt am stillen Ocean mit La Oroya am östlichen Abhange der Anden verbindet, und welche durch einen Ausbau nach der Atlantischen Oceanküste, oder bis zu einem Puncte des grandiosen Amazonenstromes, dort wo er anfängt schiffbar zu werden, für den Handel eine immense Bedeutung erlangen dürfte.

Von Callao läuft die Trace in sanfter Neigung nach Lima, von wo aus sie, dem Rimac-Thale folgend, nach Santa-Clara führt. Hier bereits treten die Gebirge immer näher und näher aneinander und beginnen sich immer höher und höher zu thürmen. Der Bahnkörper folgt dem Laufe des Rimac, eines Gebirgsflusses, der in der Schnee- und Regenzeit zum gewaltigen Hochwasser anschwillt.

Das Thal zwischen Lima und Santa-Clara variirt in der Breite zwischen 5 und 8 Kilometer, und zeigt, Dank der Bewässerung durch den Fluss, die fruchtbarsten, gutbebautesten Ländereien. Baumwolle und Korn sind die Hauptproducte; die arbeitende Classe bilden ausnahmslos Kulis unter Ausländern als Herren; denn Jahrhunderte lang lagen diese fruchtbaren Gegenden brach — die Peruanischen Eingeborenen waren zu träge, sie gehörig zu bebauen.

Hinter Santa-Clara rücken die Berge einander rapid näher, und bevor der Reisende La Chosica, etwa 24 Kilometer weiter landeinwärts erreicht hat, befindet er sich mitten in der gigantischesten Gebirgslandschaft. Hier sehen wir uns auch in die classische Umgebung von Ruinen aus der Inkazeit versetzt, und die alten Wälle und Gemäuer, die einzigen Ueberbleibsel längst verschwundener Völkerstämme geben das Echo des schrillen Locomotivpfiffes in seltsam melancholischer Weise zurück. Die Hauptalterthümer hier bestehen in grossen Ringmauern, einst erbaut von den Bewohnern blühender, gewerbreicher Städte, deren Namen längst vergessen sind, und in colossalen, terrassenförmigen Erd- und Steinwällen, in längst vergangenen Jahrhunderten aufgethürmt zum Schutze gegen das Eindringen der Fremdlinge, deren Nachkommen heute vom schnaubenden Dampfross rastlos und unaufhaltsam daran vorübergezogen werden.

Die Häuserreste in diesen Ruinen sind schmal und liegen nahe beisammen, und manche dieser Städte müssen ehedem eine sehr bedeutende Ausdehnung gehabt haben.

Bei La Chosica erreicht die Bahn das Maximum ihrer erlaubten Steigung von 1:20.5; aber noch gehen die Dämme und Einschnitte nicht über die gewöhnlichen Verhältnisse hinaus, denn erst hinter San Bartolome beginnt der eigentliche gigantische Bau.

Hier in der That wird das Thal so eng, die Abhänge so steil, dass man ein Zickzack-System anwenden musste, um überhaupt ein Aufsteigen der Trace zu ermöglichen. Für eine Curve wäre absolut kein Raum vorhanden, und so musste die Bahn in Gestalt eines V geführt werden, an dessen spitzem Ende eine Drehscheibe sich befindet, vermittelst welcher die Maschine umgespannt werden kann, um den Zug, den ehemals letzten Wagen jetzt an der Spitze, wieder eine Strecke von etwa 4,8 Kilom. höher hinaufzubringen, bis zur nächsten Drehscheibe. Diese befindet sich wieder in der Nähe von San Bartolome, nur etwa 180 Meter höher gelegen. Von hier aus zieht sich die Bahn längs eines fast senkrechten Abhanges hin bis zur Brücke bei Agua da Verrugas, die in Amerikanischen Blättern als ein Meisterwerk der Ingenieurkunst gefeiert wird.

*) Aus Heft II Jahrg. XXVI der Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Vereins. Dasselbe Heft bringt einen äusserst interessanten Artikel von Prof. E. Winkler über den Brückenbau auf der Wiener Weltausstellung, auf den hier näher einzugehen wir uns leider versagen müssen.

Die Construction, interessant schon deshalb, weil sie die höchste dieser Art in der Welt ist, soll sich durch ihre Vollkommenheit in Anwendung der Streben und Gegenstreben auszeichnen.

Der Viaduct überspannt ein malerisches, wildromantisches Felsenthal, in dessen Tiefe der Verrugas-Gebirgsstrom seine Gewässer rauschend und zischend die Felsen hinabwälzt.

Von dem Verrugas-Viaducte aus windet sich die Bahn längs der Gebirge hin nach Lurco; ihr zur Seite nichts als Felsen und schäumende Wasserfälle. Mit einer einzigen Ausnahme hält sich die Bahn auf dem ganzen Wege von Lima bis Lurco stets am linken Ufer des Flusses. Hinter diesem Ort geht sie jedoch auf das rechte Ufer über, biegt mit einer grossen Curve um einen colossalen Felsenvorsprung, geht dann auf das linke Ufer zurük und eilt dann durch rauhe, kalte und unwirthliche Gegend ihrem höchsten Puncte zu. Das Chalappa-Thal wird auf einer, dem Verrugas-Viaduct ähnlichen Brücke überüberschritten, welche 99 Metr. lang, 36,5 Metr. hoch und von einer Französischen Unternehmung hergestellt worden ist. Von nun an läuft die Bahn in einem langen, tiefen Felseinschnitt weiter, bis sie endlich das Matucana-Thal erreicht. Und hier beginnt eine Strecke, auf welcher die leitenden Ingenieure ein grandioses Zeugniss ihres Unternehmungsgeistes, ihres kühnen Waltens, ihres Könnens abgelegt haben.

Durch eine Schlucht von beängstigender Enge hat man der Civilisation ihren Weg gebahnt, die unübersteiglich scheinenden Hindernisse durch eine ununterbrochene Kette von Tunnels, Brücken und Curven besiegend, bis endlich die Bahn nach 24 Kilometer Weges eine Steigung von 910 Meter überwunden hat und in San Mateo anlangt. Weiterhin steigt das Rimac-Thal 400 Metr. in 6,4 Kilom. und da es ausserdem durch die Infieruille oder Little hill Wasserfälle fast ganz unzugänglich gemacht ist, hat man es durch Benutzung des Parac-Seitenthales umgangen. Nach Ueberwindung desselben erreicht die Bahn bald eine Höhenlage von 4769 Meter, passirt in einem 1097 Metr. langen Tunnel ihren Culminationspunct, und schlängelt sich nunmehr auf dem östlichen Cordilleren-Abhange der Stadt La Oroya zu.

Am stillen Ocean, in Meereshöhe beginnend, erreicht sie auf dem kurzen Wege von 185 Kilom. im Niveau von über 4500 Meter, wo bereits die schneeumsäumten Häupter der majestätischen Cordillerenkette ihr jungfräuliches Weiss in das wundervolle Blau des südamericanischen Himmels tauchen.

Der Bau dieser Route, obgleich sie nur 218 Kilom. lang ist, hat doch grössere Summen und zahlreichere Menschenleben verschlungen, als der gar mancher bedeutend längerer Strecken. Am meisten Schwierigkeiten bot die Passirung der colossalen Geröllabhänge, wobei theils durch Stürme, theils durch Arbeiten Erdrutschungen von riesigen Dimensionen vorkamen.

Einer dieser Unfälle, verursacht durch den Niedergang einer jener enormen Steinblöcke, denen Sturm, Eis und Regen im Laufe der Jahrtausende heimtückisch den Boden unter den Füssen weggeräumt hatten, war entsetzlich in seiner Grossartigkeit und seiner Wirkung. Millionen Tonnen von Stein und Erde, von schwindelnder Höhe herniedergehend, wälzten sich dem engen Thalschlund zu, ihn binnen Kurzem vollkommen ausfüllend und abschliessend durch einen natürlichen Damm von 457 Meter Länge, fast ebensoviel in der Breite und mehr als 90 Meter Höhe. Der so abgedämmte Fluss bildete lange Zeit nachher noch einen See von sehr beträchtlicher Ausdehnung.

Auf der ganzen Strecke beträgt die Länge der verschiedenen Tunnels etwas über drei Meilen; dreissig Brücken und grössere Viaducte sind zu bemerken, neben denen noch eine Unzahl kleiner Uebersetzungen und Wasserdurchlässe gebaut werden mussten.

Der Hauptzweck der Bahn ist: den Producten der Agriculturgegenden auf dem östlichen Cordilleren-Abhange einen Weg nach den peruanischen Seestädten zu eröffnen; ausserdem will man die reichen, mineralischen Schätze dadurch leichter zugänglich machen, die in dem District zwischen San Mateo und dem Gebirgskamm unbehoben in der Erde shlummern.

Jetzt schon laufen die Züge bis hinter Lurco; der Bahnkörper bis zu dem Kammtunnel ist schon fertig, und ebenso, da von beiden Seiten nach dem höchsten Puncte zu gearbeitet wird, geht die Bahn zwischen dem letzteren und La Oroya ihrer Volleudung rasch entgegen. In 15 bis 18 Monaten hofft man die ganze Strecke betriebsfähig hergestellt zu haben, so dass die früher eine Woche dauernde mühsame und gefährliche Gebirgstour sich auf eine bequeme Eisenbahnfahrt eines Tages reduciren würde. Die Bahn ist ein Staatsunternehmen und gehört Peru; Der General-Bau-Unternehmer ist Henry Meiggs, der bekannte Eisenbahnkönig Süd-America's.

Wir geben zum Schlusse eine kleine Tabelle der Höhenpuncte nebst ihren bezüglichen Entfernungen vom Ausgangspuncte der Bahn an den Ufern des stillen Oceans, die am besten und schlagendsten die Grossartigkeit dieser Unternehmung illustrirt.

Entfernung von	Callao	Kilom.	Höhenlage in Metern
nach	Lima	12,1	137
„	Quiroz	18,9	246
„	Santa Clara	29,7	400
„	La Chosica	53,9	853
„	Cocachara	72,0	1398
„	San Bartolome	75,2	1495
„	Verrugas Viaduct	83,2	1780
nach	Lurco	84,7	2029
„	Malucana	100,2	2347
„	San Mateo	124,7	3209
„	Summit Tunnel	168,1	4769
„	Yauli	191,4	4090
„	La Oroya	218,8	3712

Vereinsgebiet.

* **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Monat November 1873 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a. aus dem Personenverkehr 29 441 Frcs. b. aus dem Güterverkehr 90 584 Frcs. c. aus dem Kohlenverkauf 62 946 Frcs. Summa 182,971 Frcs.

* **Berlin-Stettiner Eisenbahn.** Die Betriebs-Einnahme der Berlin-Stettiner Eisenbahn haben pro 1873 nach Dotirung des Reserve-Baufonds einen Ueberschuss ergeben, aus welchem eine Dividende von 10¾% (incl. der den Actionairen bereits abschläglich gezahlten 4% Zinsen) zu vertheilen der General-Versammlung von dem Directorium vorgeschlagen wird. Es würde dann noch ein baarer Bestand von circa 12,000 Thlr. verbleiben, welcher pro 1874 vorzutragen ist.

* **Die Dux-Bodenbacher Bahn** hat an Frachten befördert und dafür eingenommen:

im Monat Januar 1874	1 033 000 Zollctr.	69 490 Fl.
„ „ Februar 1874	838 750 „	56 160 „
„ „ „ 1873	413 230 „	29 160 „

Auf Arbeitstage berechnet, ist indessen die Leistung des Februar noch etwas grösser, als diejenige des Vormonates. Der Januar hatte nach Abzug von 6 Sonn- und Feiertagen 25 Arbeitstage, der Februar nach Abrechnung von 7 Sonn- und Feiertagen und 1 Tag mit eingestelltem Verkehre (als Folge von Schneeverwehungen) nur 20 Arbeitstage. Sonach wurden per Tag verfrachtet und dafür eingenommen:

im Januar	41 320 Zollctr.	2779,6 Fl.
„ Februar	41 337,5 „	2808 „

Literatur.

— *st* — **Deutsches Bauhandbuch.** Eine systematische Zusammenstellung der Resultate der Bauwissenschaften mit allen Hülfswissenschaften in ihrer Anwendung auf das Entwerfen und die Ausführung der Bauten. Veranstaltet von den Herausgebern der Deutschen Bauzeitung und des Deutschen Baukalenders. Mit mehren tausend Holzschnitten und einer Maassstabtabelle. 1. Lieferung. Berlin. C. Beelitz.

Es ist schon seit geraumer Zeit Nebenaufgabe verschiedener Kalender und Taschenbücher geworden aus dem im Bereiche des Baufaches Wissenswerthen das Nothwendigste in knapper Form zu unmittelbarem practischen Gebrauche zugänglich zu machen. Die gewünschte Ausdehnung konnte aber damit nicht erreicht werden und es blieb dem Bautechniker die Anschaffung eines den Kalender ergänzenden Handbuches nicht erspart. Die Herausgeber der Deutschen Bauzeitung und des Deutschen Baukalenders haben es daher unternommen für ein Compendium der Bauwissenschaften, das allein den Forderungen und Bedürfnissen des Bautechnikers angepasst ist, Sorge zu tragen. Dieses „Deutsche Bauhandbuch“ soll in knapper Form alle Gesetze, Formeln, Tabellen, Regeln, Verhältnisse und Ergebnisse in geordnetem systematischen Zusammenhange mittheilen, welche die Bauwissenschaften in ihrem ganzen Umfange mit allen Hülfswissenschaften und mechanischen Hülfsmitteln in der Anwendung auf das Entwerfen und die Ausführung von Bauten bis in die neueste Zeit ergeben haben. Es sollen dabei nur solche Gegenstände ausgeschlossen bleiben, die in ihrem Wesen oder Umfange nach nicht in ein Hand- oder Nachschlagebuch gehören, wie aus dem Hochbauwesen die Aestethik der Bauformen, der Pracht- und Monumentalbau, aus dem Ingenieurwesen der Tunnel- und Seebau.

Der Inhalt des Buches ist in zwei Hauptabschnitte eingetheilt. Der erste Abschnitt enthält die Tabellen und Hülfswissenschaften. Von ersteren: Tabellen über Umwandlung der Maasse, Gewichte und Münzen, mathematische, physikalische und bautechnische Tabellen; von Hülfswissenschaften: Reine und angewandte Mathematik, Axonometrie, Physik, Chemie, chemische Technologie und Baumaterialienkunde. Der zweite Abschnitt ist den Bauwissenschaften gewidmet und behandelt die Constructionen aus dem Hochbauwesen, die Veranschlagungen, die Bauführung, den Land- Wasser- Erd- Strassen und Eisenbahnbau, die Telegraphie, den Maschinenbau und die mechanische Technologie.

Das Werk wird in drei Lieferungen erscheinen, bis zum Sommer 1874 vollendet sein und den Preis von 15 Mark nicht überschreiten. Die Austattung ist eine sorgfältige. Soviel sich aus der vorliegenden 1. Lieferung ersehen lässt, wird durch das Buch einem längst gefühlten Bedürfnisse gewiss aufs Beste entsprochen werden und es sich daher bei den Fachgenossen einer günstigen Aufnahme zu erfreuen haben.

Coursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltung, 1874 März, I. Abtheilung, Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) ist soeben ausgegeben. Dasselbe enthält die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und Uebersicht der bestehenden Rundreise-Touren mit Angabe der Billetpreise, bearbeitet im Coursbureau des

Kaiserlichen General-Postamts, und umfasst die bis zum 1. März eingetretenen resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 10 Sgr. Ferner: Abtheilung II., März-April, enthaltend die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiff-Course, Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europas, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münzvergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Mit 2 Karten, Preis 10 Sgr.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Januar 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Centner Güter		Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo Januar	Differenz gegen das Vorjahr
	1874	1873	1874	1873	1874	1873	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn	52,5	52,5	59620	78147	389801	353734	58695	51984	110679	+1290	110679	+1290
Arad-Temesvarer Eisenbahn	8	8	5670	5600	40000	42500	5900	5400	11300	—610	11300	—610
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8,6	8,5	44029	42815	4163376	2615146	19481	149566	169047	+56087	169047	+56087
Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn[1]	21,80	13,20	8283	5858	118557	138199	5759	17487	23237	+5697	23237	+5697
Böhmische Nordbahn[2]	24	23	30984	29900	704080	508254	20464	85898	106362	+20565	106362	+20565
Böhmische Westbahn	27	27	31366	33732	1514848	1733777	39399	194884	234283	—23958	234283	—23958
Buschtêhrader Eisenb. Strecke Litr. A.	26,2	27,10	25054	33317	2586680	2201967	—	—	226344	+26031	226344	+26031
„ „ Strecke Litr. B[3]	29	25,9	27120	29237	1126592	670277	—	—	103572	+13015	103572	+13015
Dniesterbahn[4]	15	15	8300	8690	91975	41815	5915	19130	25045	+8571	25045	+8571
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	11,5	11,5	24260	26750	1033000	372970	7470	69490	76960	+42870	76960	+42870
Eperies-Tarnower Eisenbahn[5]	7,1	—	3943	—	9803	—	1738	1746	3484	—	3484	—
Erzherzog-Albrechts-Bahn[6]	9,9	—	8818	—	37600	—	7409	5369	12778	—	12778	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	19760	38040	210524	193739	—	—	26357[7]	—10121	26357	—10357
Galizische Carl-Ludwig-Bahn	78	77	62022	63681	2385423	1009664	127832	906419	1034251	+400020	1034251	+400020
Graz-Köflacher Eisenbahn	12	5,5	19587	13011	905137	862391	10636	90294	100930	+17135	100930	+17135
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	80	80	—	—	—	—	282615	1619630	1902245	+107480	1902245	+107480
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn	18,8	18,8	—	—	—	—	21450	65736	87186	+1106	87186	+1106
Kaiser Franz-Josef-Bahn	89,3	89,3	114553	115548	1168562	1929774	138681	305106	443787	—89062	443787	—89062
a. Kaiserin Elisabeth-Bahn	75,75	72,25	123181	121911	2772001	2693492	142021	517376	659397	—16960	659397	—16960
b. Neumarkt-Braunauer Bahn	8,00	8,00	8438	9119	597306	321196	7010	34610	41620	+75456	41620	+7546
c. Linie Wien-Kaiserebersdorf	2,50	2,50	—	—	173129	183831	—	4576	4576	+234	4576	+234
d. Linie Steindorf-Braunau[8]	5,10	—	3377	—	99774	—	1590	3800	5390	+5390	5390	+5390
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	48,5	48,5	38433	46590	983674	728662	29427	151215	180644	+30381	180644	+30381
Kronprinz Rudolfsbahn[9]	84,0	80,3	86981	90318	1474309	1580089	52597	199685	252282	—35480	252232	—35480
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E., u. zwar:												
a. Oesterreichische Linien	47	47	28364	27538	685936	321741	59728	221820	281548	+99101	281548	+99101
b. Rumänische Linien	224†	224†	15700	17015	12212214Klg	7701017Klgr.	101587*	132503*	234090*	+55794*	234090*	+55794*
Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn	92,7†	—	—	—	—	—	2598	6958	9556	+3208	9556	+3208
Mährische Grenzbahn[10]	14,81	2,90	14119	7058	198988	131460	6637	20007	26644	+15461	26644	+15461
Mährisch-Schlesische Centralbahn	18,21	18,21	16480	17767	282364	238636	11794	29733	41527	+1915	41527	+1915
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn[11]	8,02	8,02	13924	15780	525059	518791	—	—	64029	—362	64029	—362
a. Oesterr. Nordwestbahn	84,4	84,4	106205	117083	1826897	2109703	107481	326282	433763	—44249	433763	—44249
b. deren Ergänzungs-Netz[12]	33,75	—	33205	—	710247	—	21901	61161	83062	—	—	—
Oesterr. Staats- u. Brünn-Rossitzer Bahn	214,5	207,5	336676	325025	9500788	9404119	604526	1864362	2468888	+75777	2468888	+75777
Oesterr. Südbahn	294,25	286,95	344357	386582	6375653	6347317	527442	1847270	2374712	—98348	2374712	—98348
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	33,378†	33,378†	—	—	—	—	2430	15050	17480	—8097	17480	—8097
Pilsen-Priesener Eisenbahn[13]	22,18	10,27	14136	5562	375316	168575	10078	34280	44358	+31203	44358	+31203
Prag-Duxer Eisenbahn[14]	18,3	10,6	10926	3322	394982	285190	8714	37867	46581	+23147	46581	+23147
Salzburg-Halleiner Eisenbahn	2,40	2,40	4696	4244	105438	75922	1564	4733	6297	—323	6297	—323
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,21	38,21	21335	24909	396818	482884	18421	85455	103866	—27229	103866	—37229
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	42998	44722	1679553	1645312	33738	220490	254228	+12639	254228	+12639
Theisseisenbahn	77	77	67330	86020	1100000	1105600	101000	274000	375000	—40917	375000	—40917
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	15,9	15,9	25947	25816	868539	697519	26435	100179	126614	+35064	126614	+35064
Ungarische Nordostbahn[15]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ungarische Ostbahn	80	54	36931	36990	268462	270081	44364	82350	126714	+47212	126350	+47212
Ungarische Staatseisenbahnen	124,4	79,5	81901	89441	1694435	1407436	86728	407674	494402	+92487	494402	+92487
Ungarische Westbahn	49,7	40,1	45639	44839	289401	240454	40415	55489	95904	+34306	95904	+34306
I. Ung.-Galizische Eisenbahn	35,2	24,5	10180	16427	305383	85581	12189	54417	66606	+37484	66606	+37484
Vorarlberger Eisenbahn	12,8	12,8	24217	26643	134354	85455	9575	8088	17663	+445	17663	+445
Waagthal-Eisenbahn[16]	6,6	—	9630	—	51420	—	6761	29295	36056	—	36056	—
Wiener Neustadt-Grammat-Neusiedl. E.	5	5	8120	6282	163375	130089	3696	16191	16887	+4714	16191	+4716

[1] Dombovár-Báttaszék 8,61 M.) am 20. Juli 1873 eröffnet.
[2] Rumburg-Georgswalde-Ebersbach (1 M.) am 1. November 1873 eröffnet.
[3] Komotau-Brunnersdorf (1,70 M.) am 1. März und Luzna-Lischan-Rakonitz (1,20 M.) am 5. März 1873 eröffnet.
[4] Die Zweigbahn Drohobycz-Boryslaw (1,588 M.) am 15. April 1873 eröffnet.
[5] Eröffnet am 1. Mai 1873.
[6] Lemberg-Stryj (9,87 M.) eröffnet am 16. October 1873.
[7] Vom 17. November bis 22. December 1873.
[8] Eröffnet am 10. September 1873.
[9] Villach-Tarvis (3,7 M.) am 25. November 1873 eröffnet.
† Kilometer. * Francs.
[10] Sternberg-Grulich (11,39 M.) wurde am 15. October 1873 eröffnet.
[11] Vom 17. November bis 22. December 1873, resp. vom 1. Dec. 1872 an.
[12] Königgrätz-Chlumetz (3,70 M.) und Nimburg-Lysa-Prag (6,52 M.) am 4. October 1873 eröffnet; Königgrätz-Wichstadtl-Lichtenau (10,96 M.) und Lichtenau-Grulich (0,62 M.) am 14. Januar 1874.
[13] Pilsen-Plass (4,25 Ml.) am 21. Januar 1873 für den Frachten- und am 1. Mai für Personenverkehr; Plass-Priesen (10,29 M.) am 8. August; Neusattel-Schaboglück (0,8 Ml.) am 7. September 1873 eröffnet.
[14] Prag (Smichow)-Schlan (7,2 Ml.) am 12. Mai 1873 eröffnet.
[15] Incl. der Strecke Nyiregyhaza-Ungvar, 12 Meilen.
[16] Pressburg-Tyrnau (5,94 M.) eröffnet am 1. Mai 1873, die 0,50 M. lange Verbindungsbahn Ratzersdorf-Weinern am 31. Januar 1874.

Officielle und Privat-Anzeigen.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Der am 1. April 1874 fällige Coupon No. 5 der im Jahre 1871 emittirten Prioritäts-Obligationen wird vom Fälligkeitstermine an mit 3 Fl· 75 Kr. Oe. W. Silber oder 2 Thlr. 15 Sgr. bei folgenden Zahlstellen eingelöst:

in **Wien** bei den Herren **Johann Liebig & Co.,**
„ **Prag** bei der **Böhmischen Unionbank,**
„ **Dresden** bei dem Herrn **M. Schie Nachfolger,**
bei der **Sächsischen Creditbank,**
bei der **Agentur der Geraer Bank,**
„ **Leipzig** bei dem Herrn **H. C. Plaut,**
bei den Herren **Becker & Co.,**
„ **Berlin** bei dem Herrn **H. C. Plaut,**
bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft,**
bei dem **Berliner Bankinstitut Josef Goldschmidt & Co.,**
bei der **Berliner Handelsgesellschaft,**
„ **Augsburg** bei den Herren **Heinzelmann & Co.,**
„ **Breslau** bei dem **Schlesischen Bankverein,**
„ **Teplitz** bei der **Teplitzer Bank,**
bei der **Hauptcassa der Gesellschaft.**

Teplitz, am 1. März 1874.

K. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer Güter-Verkehr.

Am 1. März c. tritt der Nachtrag VI zum Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Tarife vom 1. November 1872 in Kraft, welcher zum Preise von 3 Sgr. pro Exemplar bei unseren Expeditionen und in unserem Geschäftslocale käuflich zu haben ist.

Köln, den 28. Februar 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Rheinisch-Bayerisch-Oestereichischer Güterverkehr.

Am 1. d. M. ist der Nachtrag VII zum Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Tarife vom 1. November 1872 in Kraft getreten, welcher zum Preise von 1 Sgr. pro Exemplar bei unseren Expeditionen und in unserem Geschäfts-Locale käuflich zu haben ist.

Köln, den 3. März 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Nassauische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von
15 Stück Personenwagen III. Classe,
20 „ gedeckten Güterwagen,
38 „ offenen eisernen Güterwagen und
150 Satz schmiedeeisernen Scheibenrädern mit geschmiedeten Feinkorn-Achsen und Gussstahl-Bandagen,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum

Dienstag, den 24. März l. J., Vormittags 11 Uhr,

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnwagen resp. von Achsen mit Rädern"

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Uebernahms-Bedingungen und Zeichnungen sind auf dem Bureau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt und können auch von da gegen Erstattung der Ueberdruckkosten bezogen werden.

Zum Erforderniss einer zulässigen Offerte gehört die Einreichung der von dem Submittenten unterzeichneten Submissions-Bedingungen.

Wiesbaden, den 19. Februar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Personenwagen betr.

Die Lieferung von

60 Personenwagen vierter Classe,

soll mit Vorbehalt der Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in dem Bureau der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz zur Einsicht offen, können daselbst auch gegen Erlegung von 1 Thlr. 10 Sgr. in Empfang genommen werden.

Von der Staatseisenbahnverwaltung werden nur die Räder und Achsen und zwar spätestens vier Wochen vor dem Ablieferungstermine der Wagen dem Wagenlieferanten franko nächste Eisenbahnstation zugesendet.

Nach Befinden werden sämmtliche Wagen mit Bremsen zu versehen sein.

Die Angebote können auch nur auf die Hälfte der Wagen gerichtet sein; sie sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Personenwagen" an die unterzeichnete General-Direction bis zum

20. März dieses Jahres

einzusenden und haben den Preis für jeden franco Bahnhof Chemnitz in vorschriftsmässigem Zustande gelieferten Wagen, sowie die Ablieferungstermine zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 31. März an ihre Offerten gebunden; Angebote, auf welche bis zu diesem Tage eine zusagende Antwort nicht erfolgt ist, sind als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 3. März 1874.

Königliche General-Direction
der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky.

Königlich Sächsische Eisenbahnbaugesellschaft.

Lieferung eiserner Brücken.

Unter Vorbehalt der Genehmigung des Königlichen Finanz-Ministeriums soll die Lieferung einer Anzahl eiserner Brücken für Strassen- und Wegunterführungen beim Bau der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn verdungen werden.

Fabricanten, welche sich um Uebertragung dieser Lieferung oder eines Theiles derselben bewerben wollen, werden ersucht, wegen Erlangung der näheren Bedingungen, Zeichnungen und Blanketts sich an das königliche technische Hauptbüreau für den Bau der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn zu Dresden, Humboldstrasse No. 3 zu wenden, woselbst die Offerten

bis längstens den 16. März 1874

versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung eiserner Brücken"

sowie frankirt einzureichen sind.

Die Bewerber, unter welchen die Auswahl vorbehalten wird, bleiben bis zum 31. März d. J. an ihre Offerten gebunden.

Dresden, den 26. Februar 1874.

Der Königliche Commissar für den Bau der
Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn.
Opelt.

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.
Verkauf abgenützter Materialien.

Es lagern in unserer Werkstatt auf dem hiesigen Oderthorbahnhofe

1) 20 Stück ausrangirte $4^1/_4$" schmiedeeiserne Achswellen und Radgestelle mit gusseisernen Naben und schmiedeeisernen Speichen mit Felgenkranz und resp. Bandagen.
2) 2 alte Wagenachsen mit Rädern und losen Rädern.
3) 16 alte Radgestelle excl. Radreifen.

Die Bedingungen des Verkaufs sind in dem Directions-Büreau Berliner Strasse No. 75 1 Treppe, sowie bei dem Unterzeichneten, Oderthorbahnhof hierselbst in Empfang zu nehmen.

Schluss-Termin für Annahme von Offerten, den

21. März cr., Vormittags 11 Uhr,

Breslau, den 24. Februar 1874.

Der Material-Inspector.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung von

a) 23 700 Stück oder ca. 89 823 Kilogramm Seitenlaschen,
b) 82 800 „ „ „ 37 215 „ Laschenbolzen mit Muttern,
c) 293 500 Stück oder ca. 59 015 „ Befestigungsbolzen mit Muttern
d) 237 300 Stück oder ca. 53 018 „ Deckblättchen und Winkelbleche

für ganz aus Eisen bestehenden Bahn-Oberbau soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum

Samstag, den 21. März l. J., Vormittags 11 Uhr,

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Oberbau-Material"

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Unternehmungsbedingungen nebst Zeichnung sind auf dem Bureau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt, und können auch von da gegen Erstattung der Ueberdruckkosten bezogen werden.

Zum Erforderniss einer zulässigen Offerte gehört die Einreichung der von dem Submittenten unterzeichneten Submissions-Bedingungen.

Wiesbaden, den 20. Februar 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von

5 sechsrädrigen Gepäckwagen,
5 vier „ „
30 vier „ bedeckten Güterwagen ohne Bremsen,
4 sechs „ Personenwagen III. Classe,
5 vier „ Personenwagen IV. Classe,
96 vier „ Kohlenwagen ohne Bremsen,
24 desgleichen mit Bremsen

sollen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem Central-Büreau hierselbst einzusehen, werden auch von unserem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer hier, gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnwagen"

bis zu dem am **20. März cr., Vormittags 11 Uhr,** in unserem Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 21. Februar 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Wegen eingetretenen Todesfalles soll die Restauration auf unserm Bahnhofe in Leipzig vom 1. October d. J. ab auf die Dauer von drei Jahren anderweitig verpachtet werden. — Die Pachtbedingungen liegen in dem Bureau unserer Betriebs-Direction — Askanischer Platz No. 6 — hierselbst zur Einsicht aus und sind Submissions-Offerten versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf die Berliner Bahnhofs-Restauration in Leipzig"

versehen, bis **1. Juli d. J,** an uns einzusenden.

Berlin, den 4. März 1874.

Die Direction.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von 6 Millionen Kilogramm Bessemer Gussstahlschienen Kaliber V soll auf Grund unserer Bedingungen vom 1. September 1872 im Wege der Submission vergeben werden. Exemplare der Bedingungen werden auf portofreies Verlangen verabfolgt. Die Ablieferung hat mit je einem Sechstel des Quantums in den Monaten April bis September cr. zu erfolgen.

Offerten auf das ganze Quantum oder auf einen Theil desselben von mindestens 1 Million Kilogramm sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Schienen" bis zum **19. d. M. Abends,** an uns einzureichen, und bleiben für die Submittenten bis zum Schlusse des Monats verbindlich.

Köln, den 3. März 1874.

Die Direction.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.
I. Bau-Abtheilung.

Die Lieferung von 1500 Tonnen Portland-Cement soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden und ist hierzu Termin auf:

Dienstag den 24. März cr., Vormittags 11 Uhr,

auf hiesigem Abtheilungsbüreau anberaumt, bis zu welchem Offerten mit der Bezeichnung:

„Submission auf Lieferung von Portland-Cement"

an den Unterzeichneten einzureichen sind. Später eingehende Offerten finden keine Berücksichtigung.

Die Lieferungsbedingungen liegen hierselbst zur Einsicht aus, auch können Submissionsformulare von mir bezogen werden.

Witzenhausen, am 4. März 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Kirsten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

No. 20.

1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1 1/3 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1 1/2 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 12. März 1874. (Schluss der Nummer: 11. März, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Preis-Ausschreiben.

Das am 10. August 1872 veröffentlichte Preis-Ausschreiben von Seiten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen auf die „Erfindung eines neuen Verfahrens zum Copiren der Frachtkarten" hat insofern zum Ziele nicht geführt, als zwar zahlreiche Bewerbungen einliefen, jedoch eine Preis-Zuerkennung deshalb nicht erfolgen konnte, weil den gestellten Bedingungen von keinem Bewerber vollkommen genügt worden war.

Die General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen dd. Heidelberg 22—25. September 1873 hat daher beschlossen, dieses Preis-Ausschreiben zu wiederholen, und es wird dies mit der Aufforderung zur Concurrenz zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Die Concurrenz-Bedingungen sind folgende:

1) Auf die Erfindung eines Verfahrens, nach welchem die Frachtkarten mit genügender Deutlichkeit und Dauerhaftigkeit der Schrift dreimal in der Weise copirt werden können, dass dadurch der Expeditionsdienst nicht gestört wird, ist
   ein erster Preis von **1000** Thlrn. und
   ein zweiter Preis von **500*** Thlrn.
   ausgesetzt.
2) Nur solche Erfindungen oder Verbesserungen, welche ihrer Ausführung nach in die Zeit fallen, welche die Concurrenz umfasst, werden bei der Preisbewerbung zugelassen.
3) Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zur Concurrenz zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahn bereits vor der Anmeldung durch längere Zeit zur practischen Anwendung gelangt sein, es muss der Nachweis erbracht sein, dass dieselbe in Bezug auf Zeitaufwand, Sicherheit und Kosten den zu stellenden Forderungen Genüge leiste, und der Antrag auf die Ertheilung des Preises muss motivirt und unterstützt sein durch eine dem Vereine angehörige Verwaltung.
4) Die Prämiirung schliesst die Patentirung der Erfindung und die Ausnutzung des Patentes zu Gunsten des Erfinders nicht aus.
5) Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle etc. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht sein, dass die Erfindungen oder Verbesserungen ihrer Ausführung nach derjenigen Zeit angehören, welche die Concurrenz umfasst.

Die Prüfung der concurrirenden Anträge, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt, event. an welche Bewerber Preise zu vertheilen sind, erfolgt durch eine vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingesetzte, aus 12 Mitgliedern bestehende Prüfungs-Commission.

Ausgeschrieben werden hierdurch die bezeichneten 2 Prämien für die Zeit vom 25. September 1873 bis 15. Juli 1865.

Die Erfindungen oder Verbesserungen, welche prämiirt werden sollen, müssen sonach ihrer Ausführung nach in diese Periode fallen.

Die Bewerbungen müssen portofrei an die geschäftsführende Direction des Vereins eingereicht werden und zwar bis längstens **zum 15. Juli 1875.**

Berlin, den 19. Februar 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

---

* Nicht 5000 Thlr., wie in No. 18 aus Versehen gedruckt worden. Die Red.

Transportmittel und anderes Betriebsmaterial für Eisenbahnen

von Emil Tilp, Maschinen- und Werkstätteninspector der Kaiser Franz-Josef-Bahn.

(Schluss aus No. 19.)

Wagen.

Die in der Maschinenhalle in verschiedenen Annexen, im Mont Cenis-Tunnel und bis im Sanitätspavillon zerstreute Collection der Personen-, Lazareth-, Gepäcks-, Post-, Hilfs- und Lastwagen aller Gattungen umfasste etwa sechzig Objecte und mehrere Modelle. Oesterreich und Deutschland hatten jedes ein Drittel dieser Zahl ausgestellt, der Rest vertheilte sich in einzelnen Exemplaren auf Frankreich, Belgien, Italien, Russland und die Schweiz. Nebstdem hatte America einen neuen Tramwaywagen gebracht.

Sehr schöne Solonwagen für Zwecke des Hofes oder geschlossener Gesellschaften waren erschienen in der Oesterreichischen, Deutschen und Belgischen Abtheilung. Mit grösstem Aufwande und wahrhaft künstlerischer Ausstattung ist der in der Wiener Südbahn-Werkstätte ausgeführte Jagdwagen des Monarchen erbaut. Der Wagen ist vierrädrig, hat Englische Holzscheiben-Räder, die bei der Südbahn üblichen Lager für Starrschmiere und einfache Federn. Ein durch zwei Treppen besteigbares grosses Plateau ist durch grosse, herabzulassende, mit Vorhängen versehene Spiegelscheiben eingefasst, Plafond und Rückwand mit Seidentapeten, bemalt mit Objecten der Jagd und Kaiserlichen Jagdhütten, ausgestattet mit Sculpturen, Ornamentik und Malerei, die durchwegs sich auf diesen Sport beziehen. Eine Mittelthüre führt in den Salon mit prachtvoller Decoration und besonders schönem Plafond. Ein versenkbarer Ofen wird behufs der Heizung mit Briquettes gefüllt. Den Schluss bilden Abtheilungen für die Toilette.

Arbeit und Ausführung sind ebenso sorgfältig als kostspielig; die einfachen und doch angemessenen Aussenseiten lassen die innere Pracht nicht ahnen.

Minder kostbar, aber gleich gediegen ausgearbeitet ist ein Personenwagen I. Classe mit Schlafcoupé, eigentlich Salonwagen der Grazer Waggonfabrik, vormals Weizer. Der Kasten ruht mittelst zehn Consolen auf Kautschukscheiben und ist durch die Reiffert'schen Schwungarreten gesichert, er enthält einen Salon mit zwei mechanischen Schlafstühlen, Toilette und Closet mit Wasserreservoir auf dem Dache und mit schmalen, sich automatisch nach beiden Seiten öffnenden Thüren, ein Coupé erster Classe mit fünf und eines mit drei Sitzen, endlich ein Plateau mit Geländer. Die Räume sind mittelst Thüren verbunden, nur das Batard-Coupé ist isolirt; dessen Sitze sind in bekannter Weise herauszuschieben, während die Stirnwand umschlagbare Klappen enthält. Mit den herausgeschobenen Sitzen legt sich auch die Unterhälfte der Rücklehne nach vorwärts. Der Wagen hat die Luftheizung von Thamm und Rothmüller, Luftventilation ist mittelst doppelter Dachverschalung und Schieber hergestellt. Wie die Decoration und Ausstattung geschmackvoll, ist die Arbeit solid und elegant.

Der Salonwagen der Waggonfabrik Bubna enthält einen über 7 Quadrat-Meter grossen Salon an einem, eine kleinere Schlafabtheilung mit 2 Divans am anderen Ende, in der Mitte die Einsteigthüren und einen 895 breiten Gang über die ganze Wagenbreite, von dem eine Thür in den Salon, ein 690 breiter Gang in den Schlafraum führt. Zu beiden Seiten dieses Ganges sind Toilette und Closet. Die Ausstattung dieses Wagens ist einfacher, die Eintheilung zweckmässig, die Thamm'sche Heizung vorhanden.

Bemerkenswerth war der Personenwagen I. Classe (eigentlich aber Salonwagen) der Vereinigten Schweizer-Bahnen, von Rathgeber in München. Er vereinigt das Coupé- mit dem Durchgangssystem in eigenthümlicher Weise und enthält ausserdem mehrere ungewöhnliche Anordnungen, ist mit Ausnahme des Fussbodens und Kastengerippes ganz aus Eisen erzeugt, Eisen sogar die Fensterrahmen; die zwei Räderpaare mit $4_{,500}$ Meter Radstand haben nach der Längenrichtung $0_{,12}$ Spiel, und sind durch eine Art Kreuz- und Querverbindung, ausgehend aus der Mitte der Feder-Hänglaschen, zu einem Gestell verbunden, und zwar in entbehrlicher Weise, umsomehr als sich die Achsen nicht in allen Lagen, beim Ein- und Ausfahren in Curven, richtig einstellen können, und das übliche Spiel bei steifen Achsen und festgekuppelten Wagen zur stetigen Führung ausreicht, und als endlich auch bei der Kastenlänge von bloss $8_{,650}$ Meter ein kleinerer Radstand für schärfere Curven hätte gewählt werden können. Sobald beide Achsen in der Curve sind, werden sie sich wohl allerdings radial stellen. Man gelangt in den Wagen durch zwei diametral entgegengesetzte Eisentreppen mit halbrundem Abschnitte und zwei gewöhnliche, die auf die Endplateaux und mittelst $2_{,075}$ Meter langer, 700 breiter, senkrecht zum Plateau stehender kurzer Seidengallerien ins Innere führen. Den Mittelraum des Kastens nimmt ein $2_{,940}$ Meter langer Saal der ganzen Breite nach ein, aus dem drei Thüren auf die Seitengänge und zur Toilette führen. Ausserdem ist ein Coupé für sechs und eins für drei Sitze vorhanden. Beide wegen der Aussengänge nur $2_{,120}$ Meter lang. Die lichte Kastenbreite beträgt $2_{,870}$ Meter, über die ganze Länge reicht ein Oberbau mit Seitenlicht, $1_{,500}$ Meter breit. Da der Wagen nur für kurze Touren bestimmt ist, besitzt er keine Schlafeinrichtungen. Von beiden Plateaux führen Charnierbleche zum nächsten Wagen. Ausstattung und Arbeit, namentlich die Holztäfelung exquisit; schlecht passt die, noch dazu von Innen aus zu bewerkstelligende Beleuchtung mit Petroleum. Die durch die eisernen (broncirten) Fensterrahmen etwas schweren Fenster sind durch Gegengewichte, die zwischen den Fensterpfeilern über zweckdienlich grosse Rollen laufen, equilibrirt. Die Kolben der Nothketten sind hinter der Brust durch Stangen und Winkelhebel verbunden und balancirt.

Der sechsrädrige Salonwagen der Compagnie belge pour la construction de machines et de matériels de chemins de fer zu Brüssel gewährt mit seinem $10_{,450}$ Meter langen, $2_{,500}$ Meter breiten, $2_{,600}$ Meter hohen Kasten eine bequeme Eintheilung, die denn auch gut getroffen scheint. An jeder Stirnseite ist ein Raum für Toilette und Closet, anstossend einerseits ein Damen-, andererseits ein Herren-Coupé mit der später zu beschreibenden Nagelmaker'schen Schlafeinrichtung. Neben dem Damen-Coupé ist der Gang über die ganze Wagenbreite, mit den Einsteigthüren beiderseits und einfachen Sitzen für die Diener. Den restlichen Mittelraum nimmt ein grosser Salon mit zwei als Doppelbetten einrichtbaren Schlafdivans, Tischen und Fauteuils ein. Durch den ganzen Wagen ist der Durchgang mittelst Charnierthüren hergestellt. Die Heizung geschieht mittelst 8 Weingeist-Lampen, aussen angebracht; ein Rohr führt unter dem Kasten, welches die Aussenluft aufnimmt und sie erwärmt durch Oeffnungen in kupfernen Platten nach Innen abgiebt. Die Ventilation wird durch Apparate im Dache hergestellt, die Beleuchtung geschieht durch Oel. Die Ausstattung ist gediegen, die Wahl der Stoffe und Dessins im Salon Sache des individuellen Geschmacks.

Das Traggerippe ist von Eisen, die Träger in U-Form. Radstand 6400 Meter, die mittlere Achse seitlich verschiebbar, die Tragfedern 2000 Meter lang, Gewicht des Wagens 13 Tons.

Ein unscheinbarer Salonwagen aus Neapel hat zwei Achsen, Bremse, Schalldämpfer. Die Lagergabeln sind durch breite Flacheisen verbunden, die zur Führung der Bremsschuhe dienen. Durch beiderseitige Einsteigthüren gelangt man in einen geschlossenen Vorraum mit drei Fenstern in der Stirnwand, zwei Sitzen und die Mittelthüre, die in den Salon führt. Dieser enthält Sitze an beiden Langseiten, in der Mitte einen Tisch mit vollständigem Service. Von da geht es in den Schlafsalon, dessen Tisch zur Gepäckaufnahme bestimmt ist. Den engen Rest nimmt Toilette und Closet ein, zu denen zwei schräg zusammenstehende Thüren führen. Nebstdem enthält eine Zwischenwand einen herausschiebaren grossen Spiegel. Die Ausführung ist die in Italien und Frankreich gewöhnliche, namentlich aussen nichts weniger als prächtig.

Schlafwagen, nämlich solche Wagen, deren Sitze sämmtlich in comfortable Betten umstaltbar sind, erschienen in der Wiener Ausstellung zum erstenmale. Der, von der Oesterreichischen Nordbahn in deren Pavillon ausgestellte, nach Becker's Angabe, von Klett & Co. in Nürnberg ausgeführte Schlafwagen hält zehn Sitze, umzugestalten in ebensoviele Lagerstätten. Derselbe ist ein $8_{,900}$ Meter langer Intercommunications-Wagen mit zwei Achsen. An den Stirnseiten sind geschlossene Plateaux, beiderseits durch Stiegen zugänglich. Ein in der Breite knapp bemesssener Gang verbindet sie, und ist nicht genau in der Mitte gelegen. Der Kasten hat gerade Wände und einen Aufbau der ganzen Länge nach, das Innere ist durch eine nahe zur Decke reichende Längen-Scheidewand in zwei Hälften, eine dieser Hälften durch Querwände in drei abgesonderte Cabinen getheilt, die durch verschliessbare, in den Gang sich öffnende Thüren zugänglich sind, je zwei gegenüberliegende Sitze enthalten, wovon der eine die ganze Breite einnimmt, so dass zwei Personen und ein Kind Platz finden. Durch Zusammenschieben und Bedecken mit Matratze ergiebt sich ein Bett, ausreichend für eine Person und ein Kind. Ein an der einen Querwand jeder Cabine befestigter Charniertisch (auch als Waschtisch benützbar), darüber ein Spiegel, eine Lesclampe bilden den übrigen Comfort. Das oberhalb der Sitze aufschlagbare, bei Tage gegen das Dach aufgezogene Hängeblatt dient der zweiten resp. dritten Person.

Die zweite, schmälere Hälfte des Wagens bietet noch vier, je zwei gegenüberstehende, Einzelsitze mit derselben Betteinrichtung und ist absperrbar gegen den Gang mittelst Vorhang. Den verfügbaren Rest nehmen Toilette und Closet ein. Thamm's Heizung completirt die Einrichtung.

Die Schlafwagen, wie sie von der Compagnie Internationale des Waggons Lits (Belgien) gebaut und an die Eisenbahnen des Continents verliehen werden, und wie sie die Waggonfabriken in Simmering und Hernals bei Wien auch ausgestellt hatten, sind nach dem Coupésystem. In der Mitte jeder Langseite ist eine Thür, die in einen Mittel- oder Vorraum mit Sitzen für Diener, sowie mit Toilette und Closet beiderseits und einen Zwischenraum führt, durch welchen man in das Endcoupée mit 4 Sitzen gelangt. Aus dem Mittelraum führt eine Thür zu den zwei viersitzigen, durch Querwand und Thür getrennten übrigen Coupés, so dass der Wagen 12 Sitze, eventuell 12 Schlafstellen besitzt. Das nach der Mitte aufsteigende Dach hat einen Aufbau der Länge nach. Ein Lufttelegraph vermittelt die Correspondenz zum Diener. Die Heizung ist nach Thamm und Rothmüller.

Die Umstaltung der Sitze geschieht ähnlich wie beim Nordbahn-Wagen, indem zwei gegenüberliegende Sitze die ebenerdige, ein aufgehängtes, herabzulassendes, mittelst Leiter zu ersteigendes Bett darüber, die obere Schlafstelle bildet. Zu wünschen wäre noch etwas mehr Raum für Handgepäck und eine kräftigere Ventilation für die kleinen, in kurzer Zeit überhitzten Schlafräume; das Abhängigkeitsverhältniss der Schlafenden von einander beim Beginne und Ende der Nacht ist wohl

nicht zu beseitigen, ohne die Zahl der Sitzplätze empfindlich zu schmälern. Das todte Gewicht solcher Wagen stellt sich mit 11,3 Tons gegen 12 Sitze ohnedies höchst ungünstig.

Die äussere Kastenlänge ist $7_{,700}$ Meter, Breite $2_{,700}$ Meter, Höhe in der Mitte $2_{,750}$ Meter, Lichte eines Coupés $1_{,850}$ Meter lang, Radstand $4_{,100}$ Meter.

Obige Gesellschaft baut diese Wagen auf ihre Kosten, verleiht sie an die Bahnanstalten unentgeltlich und zieht ihre Rente aus dem Plus, welches der Reisende per Bett und Nacht über den an die Bahn zu erstattenden Fahrpreis I. Classe an sie entrichtet, wogegen sie jedem Wagen einen Diener und die nöthige Bettwäsche beigiebt, auch die innere Erhaltung des Wagens bestreitet. Bis jetzt sollen fünfzehn solcher Wagen im Betriebe sein.

Ein Russischer sechsrädriger Schlafwagen mit Salon und Coupés, die durch einen Gang der Länge nach geschieden, auf der breiten Seite je zwei, auf der schmäleren je einen Sitz gegenüber haben, ist einfacher eingerichtet. Die Schlafstellen auf der schmalen Seite entstehen ähnlich wie bei den vorbeschriebenen, auf der breiten bilden je zwei Nachbarsitze die ebenerdige, ein oberhalb herabzuschlagender Rahmen mit Polsterung die obere Schlafstelle, so dass ebensoviele Schlafstellen entstehen als Sitze. Die Heizung geschieht mittelst Oefen, die Circulation durch Oeffnungen der Coupé-Scheidewände. An allen Russischen Wagen sind Doppelfenster vorhanden.

Einzelne Coupés und Sitze mit Schlafeinrichtung sind schon 1867 erschienen, hier in verschiedenen Formen verbessert. So auch wieder an den Wagen der Oesterreichischen Nordbahn. In Halbcoupés schieben sich die Sitze horizontal vorwärts, in der Gegenwand sind durch Einbau ins nächste Coupé zweiter Classe geschlossene Kästen gebildet, die sich herauslegen, das Lager vervollständigen, Matratze und Decke enthalten. Der Rücklehnen-Untertheil bildet durch Umkehren einen bequemen Kopfpolster. Die Betten lassen noch je einen Zwischenraum und haben die volle Länge.

Der Wagen im Mont Cenis-Tunnel hatte ein Stirn-Batardcoupé mit drei vorschiebbaren Sitzen und aus der Stirnwand herausschlagbaren Schämeln. Oberhalb derselben ist jedem Sitze eine kleine Toilettevorrichtung gegenüber gestellt.

Ausserdem waren fast alle Wagen in der I., theilweise auch in der II. Classe, zum Herausschieben der Sitze, in den Halbcoupés mit Schämeln oder Klappen eingerichtet, mit Spiegeln, Armschleifen ausgerüstet, die Wände entweder getäfelt oder mit Seiden- oder Wollstoffen überzogen, mit Gold- oder kostbaren Holzsimsen geziert, die Sitze meist mit Sammt überzogen, die Böden mit Teppichen belegt, Verbesserungen, mit denen Deutschland und Oesterreich, abgesehen von der reichlicheren Raumbemessung für jeden Reisenden, seit Jahren allen anderen Ländern vorangeeilt sind. Solche Wagen I. und auch gemischter Classen hatten namentlich die Grazer Waggonfabrik, Ringhoffer in Prag, Rathgeber in München, Reiffert in Bockenheim und die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen und Pester Fabriken ausgestellt, theilweise mit Abgehen von der stricten Coupé-Eintheilung und mit 14 bis 18 Sitzen für einen Wagen I., mit 16 bis 25 Sitzen für einen Wagen I. und II. Classe, meist mit Anwedung des Auflagerns der Kästen auf Consolen oder Platten von Kautschuk. Reiffert und die Breslauer Actiengesellschaft hatten Wagen mit Reiffert's System der Doppelfedern gebracht; der gemischte Wagen letzterer Gesellschaft hat vier Haupt- und acht dreiblättrige Kasten-Tragfedern, die Arrêten bestehen aus Kautschukcylindern, deren eine Serie an Riemen hängt.

Der Commissionswagen aus der Simmeringer Waggonfabrik, sehr practisch eingetheilt, nett und gediegen ausgeführt, hat ein $2_{,600}$ Meter langes Plateau, einen $3_{,250}$ Meter langen Salon mit Divans, ein Entrée, Toilette, Abort und ein kleines Bremsplateau. Die Postwagen aus gleicher Fabrik sind mit dem erforderlichen Raffinement und, entsprechend den Anforderungen aller Zwecke, bestens ausgearbeitet.

Die Südbahn-Gesellschaft (Werkstätte Marburg) brachte einen Intercommunicationswagen dritter Classe mit Plateau und Treppen an beiden Enden; der Längenraum ist durch Querwände mit Thüren getrennt. Kastenlänge, Sitzzahl und Gewicht wenig variirend mit gleichen Wagen des Coupésystems.

Der Etagenwagen mit Bremse, aus der Hernalser Fabrik bei Wien, hält 90 Plätze bei $11^3/_4$ Tons Gewicht. Die Federn haben $1_{,845}$ Meter Länge bei 12 Blättern, $0_{,080}$ Meter breit, $0_{,013}$ Meter dick. Die untere Etage sowie die obere (gedeckte) sind $1_{,920}$ Meter licht hoch, die Räder haben $0_{,790}$ Meter Durchmesser, der Radstand ist $4_{,000}$, die äussere Kastenlänge $7_{,000}$, die grösste Kasten-Aussenbreite unten $2_{,770}$, oben $2_{,560}$, die lichte Länge der oberen Etage, ersteigbar durch die vier Endtreppen $6_{,860}$ Meter. Die lichte Länge eines unteren Coupés ist $1_{,335}$ Meter. Der Fussboden der oberen Etage, zugleich Plafond der unteren, aus 26 Millimeter dicken Föhrenbrettern mit Feder und Nuth, ist kalfatert und mit Kautschuk belegt.

Einen Gepäckswagen mit dem für Dampfheizung bestimmten Stabilkessel hatte Ringkoffer in Prag ausgestellt. Die Anordnung ist bekannt.

Der Französische Lazarethzug aus der Fabrik in Ivry bestand aus acht Wagen, von denen je einer für den Arzt, einer als Magazin, als Küche, als Ambulance und Speisesaal, dann für Aprovisionirung, der Rest für Krankenbetten dienen. Der Arztwagen ist mit grossem Luxus ausgestattet. Nebstdem sind einzelne Wagen und Modelle gleichen Zweckes ausgestellt gewesen.

Anspruchsloser, aber höchst zweckmässig und mit sehr bescheidenen Mitteln aus bestehenden alten Wagen adaptirt, war der Deutsche Lazarethzug.

Unter den Güterwagen war für den Viehtransport besonders gesorgt. Englische Modelle brachten vier- und sechsrädrige Wagen mit sehr zweckmässiger Eintheilung, verschiebbaren und drehbaren Wänden und Coulissen, Wasserreservoirs auf dem Dache, mit Rohrleitung und allen anderen Erfordernissen eines förmlichen Musterstalles, aus denen wohl nur jene für Luxuspferde zu acceptiren wären, da sich die Wagen eben nur, ihrer durchbrochenen Aussenwände wegen, ausschliesslich für den Thiertransport, und da vielleicht nicht im strengen Winter, eignen.

Der Dorn'sche Hornviehwagen aus der Bubnaer Waggonfabrik war einfacher und nahezu einem gedeckten Lastwagen gleich, nur ist der Fussboden behufs Ablauf geneigt, Gitter sind eingeschaltet zum Durchlass der Excremente, die Tröge hängen in Charnieren, vergitterte Fenster vermitteln Ein- und Austritt der Luft, und ein Hüttchen ist für den Wärter auf dem Dache.

Zahlreicher waren die eisernen Kohlenwagen vertreten. Jene des Ateliers Nivelle in Belgien haben gemeinschaftliche Lang- und Kastenträger, aus welchem Grunde die Lagergabeln nach Aussen gebogen sind. Derlei Wagen waren ausserdem noch vorhanden von Schmid in Breslau, aus Löwen, mit Holzkasten aus Nürnberg, Warschau, Teplitz und den Wiener Nordbahn-Werkstätten, welche letztere die sorgfältigste und reinste Arbeit in diesem Genre ausgestellt hatten.

Gedeckte Lastwagen waren aus mehreren Deutschen und Oesterreichischen Fabriken, meist gut und schön adjustirt, doch ohne besondere Neuerungen, erschienen. Ein höchst elegant adjustirter Hilfswagen war mit einem Drehkrahn versehen.

Einen Apparat zum Auffangen entrollter Wagen brachte Semann; er besteht aus einem tragbaren und fahrbahren Gestelle mit viertelkreisförmigem Ausschnitte, das sich in eine etwa $1^1/_4$ Meter lange, auf dem Schienenkopfe liegende Zunge verlängert. Beim Zeichen, dass Wagen entflohen sind, hat der Bahnwächter diess Gestell auf den Schienenstrang zu stellen, Ausschnitt und Zunge gegen die kommenden Wagen gerichtet, deren Vorderräder über die Zunge laufen, bis sie den Ausschnitt berühren und dadurch das Gestell mit sich vorschieben; das Schleifen der Zunge auf der Schiene und der stehen bleibenden Räder bewirken das Bremsen.

Zum Schlusse ergiebt sich aus dem reichen Gesammtbilde der Ausstellung der Eisenbahn-Betriebsmittel, dass in Bezug auf Motoren epochemachende Neuerungen seit 1867 nicht vorgeführt wurden, dass die erschienenen Neuconstructionen trotz ihres vielseitig Interessanten wenig Aussicht auf practischen Erfolg bieten, dass aber trotzdem seit jener kurzen Zeit doch mehrseitige Fortschritte im Constructionswesen Platz griffen, indem die allgemeine Anordnung der Verhältnisse und Maasse rationeller in Bezug auf Spannung, Rost- und Heizfläche, Adhäsion und Achsenvertheilung, ebenso die Details und die Ausführung ganz insbesondere besser studirt und sorgfältiger geworden sind, und es gab die Ausstellung ein fast erschöpfendes Bild des Wesens der modernsten Transportmittel, wie sich's nach Maassgabe der Verkehrsbedürfnisse herausgebildet hat.

Gleich instructiv war die Exposition der Wagen, namentlich für den Personenverkehr, und konnten hier auch der Natur der Sache nach noch weniger radicale Reformen eintreten, so zeigte sich dennoch der vorgeschrittenste Stand der Wagen-Baukunst als Folge der modernen Reiseansprüche und die Fortbildung der auf der Pariser Ausstellung nur obenhin angedeuteten Richtung.

Die Bahnbauten und Projecte in der Pfalz.

Ueber den Stand der Bauten und Bahnprojecte der Pfälzischen Eisenbahndirection in den letzten 2 Jahren erhalten wir von derselben folgende willkommene Mittheilungen:

1. Donnersberger Bahn. Nordbahn-Gesellschaft.*)

Davon sind 2 Strecken eröffnet, nämlich:

a) Langmeil-Marnheim $2_{,181}$ Meilen oder $14_{,15}$ Kilometer, seit 31. Mai 1873;

b) Kirchheimbolanden-Grenze (bezw. Alzey) $0_{,822}$ Meilen oder $6_{,365}$ Kilometer, seit 31. December 1873.

Die Strecke Kaiserslautern-Enkenbach $12_{,48}$ Km. wurde durch Expropriationsprocesse und Differenzen wegen Strassenüberbrückungen bis in die letzte Zeit im Bau aufgehalten und dürfte die Vollendung derselben in das nächste Spätjahr fallen.

Eine andere noch im Bau begriffene Strecke Marnheim-Kirchheimbolanden $5_{,380}$ Kilometer, welche einen Viaduct über das Pfrimmthal mit 4 Oeffnungen à 50m und 60m Weite bei 28m Höhe über der Thalsohle enthält und dessen tiefliegende Pfahlfundationen in dem nassen Winter und Frühjahr 1873 nur langsam konnten vorwärts gebracht werden, geht jetzt, nachdem die Eisenconstruction im Montiren begriffen, rascher Vollendung entgegen, sodass die ganze Linie Langmeil-Marnheim-Kirchheimbolanden-Alzey längstens im Juni d. J. wird eröffnet werden können.

*) Näheres siehe Berichte vom Jahre 1871 und 1872 im Jahrg. 1871 No 10 S. 135 resp. Jahrg. 1872 No. 29 S. 275.

2. Dürkheim-Monsheimer Bahn. Nordbahn-Gesellschaft.*)

Davon ist die Strecke Grünstadt-Grenze bei Monsheim 7,125 Km., am 21. März v. J. und die andere, Dürkheim-Grünstadt 14,228 Km., am 20. Juli 1873 eröffnet worden.

3. Freinsheim-Frankenthal. Nordbahn-Gesellschaft.*)

13,33 Km. lang.

Diese kurze Verbindungsbahn ist durch Expropriationsschwierigkeiten noch heute im Bau gehemmt. Doch dürfte sie, da die Kunstbauten und Stationsgebäude weit vorgeschritten, im Verlauf dieses Sommers vollendet werden.

4. Landau-Zweibrücker Bahn mit Zweigbahn Biebermühl-Pirmasens. Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Die Bauconcession datirt vom 18. Novbr. 1871 für die 9,58 Meilen = 71,87 Km. lange Hauptbahn und die 0,95 Meilen = 7,145 Km. lange Zweigbahn. Das Terrain ist für 2 Geleise erworben und werden die Kunstbauten für 2 Geleise ausgeführt, dagegen die Erdarbeiten nur soweit es die zu bewegenden Massen bedingen. Die Zweigbahn wird eingeleisig.

Das Anlagecapital ist auf 6 108 845 Thlr. im Ganzen oder 637 666 Thlr. pro Meile Hauptbahn, 614 011 Thlr. im Ganzen oder 646 327 Thlr. pro Meile Zweigbahn veranschlagt. Der Bau, in 3 Sectionen getheilt, wurde in der östlichen und westlichen Section im Sommer 1872, dagegen in der mittleren, der schwierigern — weil hier die Richtungsfrage am spätesten sich erledigte — erst im Winter 1872/73 in Angriff genommen.

Die Vollendung der ersten und dritten Section dürfte in das Jahr 1874, dagegen die der zweiten wegen langwieriger Tunnelarbeiten in den Sommer 1875 fallen und ist das Terrain bereits mit wenigen Ausnahmen ganz erworben.

Die Bahn bildet in Verbindung mit der Linie Landau-Germersheim-Bruchsal die kürzeste Route zwischen dem Saargebiet und Baden, Württemberg, Bayern und überhaupt dem Osten, auf der sich grosse Quantitäten Kohlen und Güter bewegen werden.

Indem sie eine abkürzende Linie zwischen dem Rheine, der Festung Germersheim und Lothringen mit der Festung Metz bildet, so hat sie zugleich eine wesentliche strategische Bedeutung. — Auch wird die Bahn wenigstens in der Nähe der Städte Landau und Zweibrücken einen nicht unbeträchtlichen Localverkehr bekommen. Namentlich zieht schon heute unter sehr lästigen Verkehrsverhältnissen das Annweiler Thal mit seinen reizenden Burgen und prachtvollen Fernsichten die Touristen in Menge herbei.

Zu den Producten des Landes zählen wir im östlichen Theile einen reichen Weinbau, im westlichen liefern ausgedehnte Waldungen und Steinbrüche dem Transporte gewichtige Massen. Auch an industriellen Etablissements, als Schneide- und Mahlmühlen, Papierfabriken, Maschinenwerkstätten u. dgl. fehlt es nicht.

Die wichtigeren Stationsorte der Linie sind: Landau, Albersweiler 1,38 Mln., Annweiler 0,61 Mln., Kaltenbach 2,49 Mln., Biebermühl 1,91 Mln., Zweibrücken 3,19 Mln., Pirmasens von Biebermühle 0,95 Mln.

Die Bahn hat zwei Wasserscheiden zu überschreiten, die erste mit einem längeren Einschnitte, die zweite mit einem 800 m langen Tunnel. Ausserdem kommen noch 3 Tunnels von 100 bis 300 m Länge durch Bergvorsprünge vor; dann veranlassen in der ersten und dritten Abtheilung sehr lange und in der zweiten sehr hohe Dämme (bis 22 m) eine bedeutende Erdbewegung und zahlreiche und mitunter kostspielige Kunstbauten. Schliesslich knüpfte sich an diesen Bahnbau eine wesentliche Vergrösserung des Bahnhofes Landau und eine totale Neuanlage des Bahnhofes Zweibrücken.

Auch in der Zweigbahn, die auf circa 6 Km. 130 m Höhe zu ersteigen hat, kommt ein Tunnel von 900 m Länge vor.

Bauleitender Techniker ist der Ober-Ingenieur der Pfälzischen Bahnen C. Basler. Die Ausführung erfolgt in kleinen Accorden und Regie. Sectionen: Annweiler, Pirmasens und Zweibrücken. Sections-Ingenieur: H. Kaerner, O. Serini und C. Müller.

5. Landau-Germersheimer Bahn, 20,95 Km.**) Eröffnet seit 16. Mai 1872.

6. Der Anschluss bei Germersheim an die Badische Bahn von der Grenze über Graben nach Bruchsal konnte bis jetzt erst generell projectirt werden, da die Frage, ob eine feste Brücke über den Rhein in tiefer Lage mit Drehbrücke oder in der gewöhnlichen höhern Lage ohne eine solche gewählt werden soll, zur Zeit noch höherer Entscheidung unterliegt.

7. Für die Speyer-Rhein-Bahn, mit Eisenbahnschiffbrücke zur Verbindung mit der Bahn nach Heidelberg wurde der Ludwigsbahn-Gesellschaft die Bauconcession unterm 4. Januar 1873 ertheilt.

Die Bahnlänge vom Hauptbahnhofe bis Mitte Rhein (Grenze) beträgt 0,486 Meilen = 3,642 Kilometer.

Das Terrain und die Kunstbauten sind für 2 Geleise. Das veranschlagte Baucapital beträgt 171428 Thlr. oder pro Meile 352 700 Thlr.

Die Bauarbeiten an der eigentlichen Bahn wurden im December 1872 und die an der Eisenbahnschiffbrücke im April 1873 begonnen und die ganze Bahn Speyer-Heidelberg am 10. December 1873 eröffnet.

Für den durchgehenden Verkehr hat die Bahn nur für diejenigen Personen und Güter eine Bedeutung, welche von Landau über Germersheim nach dem nordöstlichen Theil von Baden und in der Richtung von Würzburg gehen. In strategischer Beziehung hat sie als weiterer Rheinübergang Werth.

Namentlich in den Sommermonaten darf diese Bahn auf einen starken Localverkehr zwischen Speyer, Schwetzingen und Heidelberg rechnen.

Stationen sind der Hauptbahnhof Speyer und eine Haltestelle Speyer in der Nähe des Rheines und des Domes. Entfernung 0,399 Meilen.

Die Bahn selbst, in der Rheinebene sich bewegend, bot keine besonderen Schwierigkeiten.

Der Rheinübergang wurde mittelst einer Eisenbahnschiffbrücke, ähnlich wie bei Maxau, hergestellt. Eine von der Stadt Speyer an derselben Stelle vor etwa 10 Jahren erbaute eiserne Pontonbrücke für Landfuhrwerk wurde unter Verlängerung der alten und Beschaffung grösserer neuer Pontons dazu verwendet.

Bauleitender Techniker: der Ober-Ingenieur der Pfälzischen Bahnen C. Basler. Ausführende Ingenieure: Bezirks-Ingenieur Mühlhäusser und Ingenieur Trau.

8., Germersheim-Wörth-Lauterburg (Grenze) wird von der Pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft erbaut. Die Bauconcession wird demnächst erwartet. Bahnlänge: 37,7 Kilom. = 5,08 Meilen. Terrainankauf und Kunstbauten sind für 2 Geleise vorgesehen. Veranschlagtes Baucapital: 2 114 286 Thlr.

Das Detailproject der ganzen Bahn wird bis März d. J. fertig gestellt sein und nach ertheilter höchster Genehmigung der Bau eingeleitet werden. Zeit zur Fertigstellung etwa zwei 2 Jahre.

Die Bahn bildet ein Glied der kürzesten Rheinbahn und fällt ihr daher ein wesentlicher Theil des grossen Verkehres von Holland, dem Niederrhein etc. nach dem Elsass und der Schweiz zu.

Ingleichem ist sie an dem spätern Verkehr durch den Gotthard nach Italien betheiligt.

Strategischen Werth hat sie schon dadurch, dass sie den Weg zwischen Mainz und Strassburg abkürzt.

Die Bahn durchzieht eine Gegend mit blühender Landwirthschaft, deren Producte reichliche Verkehrselemente bilden. Die Kleinindustrie, als Backsteinbrennereien, Brauereien etc. sind an der Linie ebenfalls sehr thätig. Auch die bequemere Verbindung mit Carlsruhe wird den Localverkehr beleben.

Wichtigere Stationsorte sind: Germersheim, Bellheim $\frac{10,8\text{ Km.}}{1.44\text{ Ml.}}$, Rülzheim $\frac{3,20\text{ Km.}}{0,43\text{ Ml.}}$, Rheinzabern $\frac{4.5\text{ Km.}}{0,6\text{ Ml.}}$, Wörth $\frac{8,40\text{ Km.}}{1,12\text{ Ml.}}$ (Maximiliansau) Neuburg $\frac{7,1\text{ Km.}}{0,95\text{ Ml.}}$ Berg $\frac{2,20\text{ Km.}}{0,29\text{ Ml.}}$ (Reichsgrenze).

Die Bahn bewegt sich theils auf dem niedern, theils auf dem höher gelegenen Theil der Rheinebene und findet nirgends besondere Schwierigkeiten.

9. Eine Verbindungsbahn Bergzabern-Dahn-Kaltenbach wird soeben generell projectirt. Dieselbe hat namentlich die Aufgabe, den Verkehr von Zweibrücken her in der Richtung nach Carlsruhe möglichst zu erleichtern. Da bereits ein Zinsgarantiegesetz für diese Linie besteht, so dürfte nach Vorlage des generellen Projectes die Bauconcession im Laufe dieses Sommers ertheilt werden.

Hauptbauschwierigkeiten liegen nur an der Wasserscheide zwischen Bergzabern und dem Lauterthale und dann bei Kaltenbach, wo der zu erreichende Bahnhof 22 m. über der Thalsohle liegt.

10. Die Eisthalbahn von Grünstadt nach Eisenberg wird von der Nordbahngesellschaft projectirt. Länge 8,2 Km. oder 1,09 Mln. Dieselbe ist durch Gesetz vom 28. April 1872 mit Zinsgarantie versehen. Das Detailproject wird soeben ausgearbeitet (die Bahn wird als eingleisige Secundärbahn behandelt), und wird die Bauconcession täglich erwartet.

Veranschlagtes Baucapital 342 856 Thlr. oder pro Mle. 314 546 Thlr.

Die Bahn wird diesen Sommer in Bauangriff genommen und dürfte im Sommer 1875 vollendet sein.

In dem Rayon der Bahn, welche vorerst blos als Zweigbahn ausgeführt wird, lagern bedeutende Massen von Thonerde und Glebsand, die schon heute einen bedeutenden Handelsartikel bilden; dann befinden sich in dem Thale viele Mahlmühlen, Papierfabriken und ein bedeutendes Eisenwerk, auch bedeutende Holz- und Steinquantitäten werden die Bahn alimentiren.

Wichtigere Stationsorte sind: Grünstadt, Ebertsheim 3,5 Km. und Eisenberg 4,7 Km.

Besondere technische Schwierigkeiten bietet das Terrain in dem Eisthal nicht.

11. Bliesthal-Bahn mit Fortsetzung im Reichsland bis Saargemünd.

Die Bahn ist der Ludwigsbahn-Gesellschaft concessionirt und auf Bayer. Gebiete bereits durch Gesetz vom Jahre 1869 mit Zinsgarantie versehen, für die kurze Strecke auf Reichsgebiet hat die Kgl. Regierung Vorlage an den jetzigen Landtag gebracht.

Bahnlänge von Zweibrücken aus

a) auf Bayer. Gebiet 25,04 Km. = ,34 Mln.
b) auf Reichsgebiet 11,34 „ = 1,51 „
zusammen 3[illegible],38 Km. = 4,85 Mln.

*) Siehe Bericht vom Jahre 1871 und 1872.

**) Siehe Bericht vom März 1872 in No. 29 S. 275.

Von Zweibrücken bis Blieskastel wird incl. einer Ergänzungscurve vor dem Bahnhof Schwarzenacker ein zweites Gleis neben die bestehenden ältern eingleisigen Strecken gelegt; von Blieskastel bis zum Anschluss an die Reichsbahn bei Folpersweiler soll vorerst nur das Terrain für 2 Geleise beschafft werden; von da bis in den Bahnhof Saargemünd wird wieder ein 2. Geleis an den Bahnkörper der ältern eingeleisigen Strecke (Bitsch-Saargemünd) angebaut.

Veranschlagtes Baucapital im Ganzen 2 202 857 Thlr. oder pr. Meile 454 197 Thlr.

Von der Inangriffnahme des Baues kann erst die Rede sein, wenn das vorgelegte Zinsgarantiegesetz die Genehmigung der Bayer. Kammern erhalten haben wird.

Auf Bayer. Gebiete ist das Detailproject fertig gestellt, für die Reichslandstrecke soll dasselbe nach Ertheilung der Concession in Angriff genommen werden.

Die Bahn bildet eine directe Fortsetzung der beiden Pfälzischen Hauptbahnen, welche einerseits von Homburg und andererseits von Zweibrücken ihr den Verkehr nach dem Elsass und Lothringen zuführen. Für die Strategen ist sie eine weitere wichtige Verbindung mit Elsass-Lothringen.

Das Bliesthal betreibt gedeihlichen Ackerbau und besitzt üppige Wiesen für reichliche Viehzucht. Auch an kleinerer Industrie, wie Mahlmühlen, Brennereien, Steinbruchbetrieb etc. fehlt es in dem Thale nicht. Immerhin wird sich zwischen der reichen Landbevölkerung und den Städten Zweibrücken und Saargemünd ein lebhafter Localverkehr entwickeln.

Wichtigere Stationsorte sind: Zweibrücken, Blieskastel $10_{,47}$ Km., Herbitzheim $8_{,77}$ Km., Rheinheim $5_{,1}$ Km., Bliesbrücken $3_{,00}$ Km., Saargemünd $9_{,04}$ Km.

Als Thalbahn von Zweibrücken bis Rheinheim bietet die Linie auf Bayerischem Gebiete keine besonderen Schwierigkeiten. Um aber von der Bayerischen Grenze bei Rheinheim zum Anschluss bei Folpersweiler an die Linie Bitsch-Saargemünd zu kommen, muss die Linie an einem buchtigen Gehänge auf einen Hügel $35_{,80}{}^{m}$ hinaufsteigen und dann mit Ueberschreitung des Saarthales mittelst hohen Viaductes wieder nach Saargemünd hinabfallen.

12. Die Grubenbahn Bexbach-Grube-König etc.

Eine Gesetzesvorlage über diese von der Ludwigsbahngesellschaft projectirte Bahn ist wegen verlangter Zinsgarantie soeben der Bayerischen Kammer zur Genehmigung unterbreitet. Preussischerseits steht die Concession in Aussicht.

Die $5_{,09}$ Km. = $0_{,7}$ Mln. lange Bahn wird durchaus eingeleisig projectirt, mit Ausnahme des darin vorkommenden Tunnels, der gleich für 2 Geleise angelegt wird.

Veranschlagtes Baucapital 474 300 Thlr. oder pro Meile 677 570 Thlr. Mit der Grunderwerbung wird wahrscheinlich noch in diesem Sommer begonnen werden können.

Die Bahn hat nur den Zweck, den Kohlentransport aus den Saargruben nach der Pfalz zu erleichtern, namentlich auch zwei neueröffnete Gruben an die Bahn zu bringen.

Grubenstationen werden sein: Wellesweiler $3_{,70}$ Km. von Bexbach, Melphulschacht $2_{,4}$ Km., Rangirbahnhof für Grube König, Dechen und Heinitz $1_{,2}$ Klm.

Ausser einem Tunnel unter dem Orte Neunkirchen von 200 m Länge und dem Uebergang über das Thal unmittelbar dahinter bietet die Bahn keine besonderen Schwierigkeiten.

13. St. Ingbert-Saarbrücker Bahn. Das Zinsgarantiegesetz von Seite Bayerns vom 28. April 1872 einerseits und die Zusagen Seitens der Kgl. Preussischen Regierung nach Bereinigung der Vorfrage über die Einmündung St. Johann-Saarbrücken die Bauconcession zu ertheilen, andererseits, sichern dieser von der Ludwigsbahn-Gesellschaft zu erbauenden Bahn eine baldige Ausführung.

Die Bahn bildet eine directe Fortsetzung der Landau-Zweibrücker Bahn nach Saarbrücken und hilft so den Verkehr zwischen Ost und West vermitteln.

In localer Beziehung dient sie dem nicht unbedeutenden Verkehre der westlichen Pfalz mit Saarbrücken, aber namentlich soll sie dem bedeutenden Eisenwerk St. Ingbert, dessen Kohlenbedarf schon heute nur zum Theil aus den St. Ingberter Gruben gedeckt wird, die Möglichkeit geben, die weiter zu ihrem Betrieb nöthigen Kohlen aus den Saargruben zu beziehen.

Stationen dieser Linie werden sein: St. Ingbert und St. Johann-Saarbrücken.

Besondere Schwierigkeiten als einfache Thalbahn bietet auch diese Linie nicht.

Ausser diesen mehr oder weniger gesicherten Projecten erwähnen wir noch folgende, für welche die Bayerische Regierung ad hoc gebildeten Localcomite's die Projectirungsconcession ertheilt hat und welche die Direction der Pfälzischen Bahnen durch ihre Techniker aufnehmen liess oder noch lässt:

1. Die Glanthalbahn, eine Verbindungsbahn zwischen der Landstuhl-Kuseler und der Nahebahn. Die Länge beträgt $38_{,966}$ Klm. = $5_{,19}$ Meilen, das Baucapital 2 070 286 Thaler.

Da die Bahn nur zu $^2/_3$ in Bayern und mit $^1/_3$ in Preussen liegt, so lehnen beide Theile eine Zinsgarantie ab, ohne welche aber die nicht gerade billige Bahn weder von der Pfälzischen Nordbahngesellschaft, noch von einer andern gebaut werden dürfte.

2. Die Lauterthalbahn, eine Verbindungsbahn der Ludwigsbahn und der Stadt Kaiserslautern mit besagter Glanbahn bei Lauterecken. Die Länge beträgt $33_{,55}$ Kilometer = $4_{,1}$ Meilen, das Baucapital circa 1 505 700 Thlr.

Da diese Bahn zunächst von dem Zustandekommen der Glanthalbahn abhängt, so dürfte auch deren Ausführung spätern Zeiten vorbehalten bleiben.

3. Kaiserslautern - Biebermühl (Pirmasenser) Bahn, eine Verbindungsbahn zwischen der Ludwigsbahn und namentlich Kaiserslautern mit der Landau-Zweibrücker Bahn und Pirmasens. Die Länge beträgt $26_{,750}$ Kilometer oder $3_{,56}$ Meilen (Baulänge), das Baucapital 2 171 430 Thlr.

Dieses Project in Verbindung mit dem für die heute im Bau befindliche Zweigbahn Biebermühl-Pirmasens war schon 1857 von der Verwaltung der Pfälzischen Bahnen der Kgl. Regierung zur Annahme empfohlen.

Nachdem aber der südliche, ohnehin weniger bevölkerte Theil der Pfalz durch die Bahn von Landau nach Zweibrücken dem Verkehr in anderer Weise bald erschlossen sein wird, so findet die an sich theure Bahn — sie bedingt allein 7 Tunnels ohne die übrigen beträchtlichen Arbeiten — für den Augenblick von keiner Seite Unterstützung und dürfte daher auch noch der Zukunft vorbehalten sein.

Diess ein Bild über die Bauthätigkeit der Pfälzischen Bahndirection in den letzten zwei Jahren und über den Stand der noch schwebenden Bahnprojecte.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 8. März 1874. (Coursbericht. Reichsrath-Resolutionen. Falkenau-Graslitz. Pilsen-Klattau. Eisenbahn-Grundbuch. Zugsbegleitung. Rutschterrain-Markirung. Güter-Classification. Frachtbriefstempel. Verkehrs-Instruction. Directe Abrechnung. Wagenkuppeln und Nothketten. Galizischer Eisenbahn-Verkehr. Statistisches. Ungarische Bahnoperation. Elisabeth West- und Salzkammergutbahn.)

Die parlamentarischen Verhandlungen über Eisenbahnen hatten keinen Einfluss auf die Coursbewegung der bestehenden. Executionen und übelwollende Gerüchte drückten die Staats- und Nordwestbahn auf 321 resp. 187. Elisab. West pr. 204 war schon unter Pari und litt unter ihrem Proteste gegen die Salzkammergutbahn. Nur Theissb. war um etwas (213 Fl.) gestiegen. Selbst die Galiz. Carl-Ludw.-Bahn mit ihrem Plus an Mehreinnahmen von 75% gegen das Vorjahr konnte es nicht über 232 bringen. Mehr als die schwächeren Einnahmen bei den übrigen schadet die fast gänzliche Enthaltung des Auslands von jedem Actienkaufe. So lange garantirte Bahnen um Coupons nothleidend werden können und so lange bei ungarantirten Bahnen die Nichtzahlung in Aussicht steht, wird uns der Deutsche Markt verschlossen bleiben. Die Prioritäten der in beiden Reichshälften gelegenen Bahnen, dann der Brünn-Rossitzer, Mährischen Grenz- und Südnorddeutschen Bahnen, welche sämmtlich von der Belehnung bei den staatlichen Vorschusscassen ausgeschlossen wurden, waren von dieser unerklärlichen Massregel gar nicht berührt.

Im Oesterr. Abgeordnetenhause wurden folgende Resolutionen beschlossen:

„Die Regierung wird aufgefordert, die Baurechnung des Ergänzungsnetzes der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn der eingehendsten Prüfung zu unterziehen, damit jede ungerechtfertigte Belastung des Staatsschatzes hintangehalten werde"; ferner ist zu veranlassen: 1. dass die Meilenlänge und das Anlagecapital der garantirten Eisenbahnen dort, wo es noch nicht geschehen, ehestens definitiv festgestellt werde, 2. dass die Betriebsrechnungen der garantirten Eisenbahnen der genauesten Prüfung unterzogen werden, damit nicht durch Einstellung von Posten, welche in die Betriebsrechnung entweder überhaupt oder bezüglich bestimmter Linien nicht gehören oder durch ungerechtfertigte Höhe der Ausgabeposten, der Staat in unzulässiger Weise belastet werde.

Der Gesetzentwurf wegen sofortigen Ausbaues der Linie Falkenau-Graslitz wurde besonders damit bestritten, dass die Vortheile des Baues dieser Eisenbahn den Arbeitern zu Gute kommen würden, dass der Staat besser Eisenbahnen als der Private baue und dass die Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft zum Ausbau dieser Bahn schon seit Monaten verpflichtet ist. Die Bekämpfung dieser Gründe geschah damit, dass die eminente Bedeutung der betreffenden Eisenbahn nachdrücklich betont und auf den Umstand hingewiesen wurde, dass die Strecke, so kurz sie ist, den Export Böhmischer Braunkohle nach Sachsen in hervorragender Weise zu fördern die Aufgabe habe; ferner dass ein namhafter Theil der für Eisenbahnbauten votirten Summe denn doch den Arbeitern werde zufliessen. Das Amendement dass die zum Bau bewilligten Gelder verzinst und durch Annuitäten zurückgezahlt werden mögen blieb in der Minorität. Die Regierung ist nach diesem Gesetze nun verpflichtet, der Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft zum Ausbaue der Linie Falkenau-Graslitz einen Vorschuss von $1^1/_2$ Millionen Gulden unverzinslich vorzustrecken.

Die Nothwendigkeit der Eisenbahnlinie Pilsen-Klattau wurde sowohl in strategischer als in wirthschaftlicher Beziehung bestritten,

zumeist weil, wenn die Linie gebaut würde, die Bayerische Regierung mehr für den nöthigen Anschluss sorgen werde, um die mit jener Bahn zu verfrachtenden Brennmaterialien nach Tirol zu bringen. Die Voraussetzung erwies sich als ganz unrichtig, da zwischen Bayern und Oesterreich ein Staatsvertrag besteht, durch welchen sich die Bayerische Regierung zum Bau jener Anschlussbahn verpflichtet. Nach diesem ebenfalls in zweiter und dritter Lesung angenommenen Gesetzes ist die Regierung verpflichtet, der Pilsen-Priesener Eisenbahn-Gesellschaft zum Zweck der Inangriffnahme der Bahnlinie Pilsen-Eisenstein unverzinsliche Vorschüsse im Betrage von 7 Millionen Gulden unter der Bedingung zu gewähren, dass die Bahn bis zum November 1876 ganz vollendet ist.

Im Herrenhause wurde das Gesetz über Anlegung von Eisenbahn-Grundbüchern durchberathen und angenommen. Selbst die zwei Gegner des Gesetzes erklärten sich für die rasche Regelung des Eisenbahn-Grundbesitzes, fanden aber die vorgeschlagenen Bestimmungen nicht für ausreichend. Zur Beruhigung der Prioritäten-Besitzer wurde noch ein § in das Gesetz aufgenommen, dass durch dasselbe deren Recht auf die vom Staate garantirten Subventionen nicht berührt werde, woran nach der ministeriellen Erklärung hierbei nicht gezweifelt werden könne.

Die Oester. Regierung hat folgende 2 Special-Erlasse den betreffenden Bahnverwaltungen hinausgegeben: 1) In Bezug auf die Sicherheit des Verkehres ist es erforderlich, dass auch bei allen Güterzügen nebst dem Zugführer und zwar auf dem Standpuncte desselben noch ein geeigneter Zugbegleiter beigegeben werde, damit der Gang des Zuges und die Signale unausgesetzt beobachtet werden, was bisher nicht geschah, da der Zugführer auch den gesammten Güterdienst zu besorgen hat. 2) Um eventuelle Bewegungen im Rutschterrain sofort sicher constatiren zu können, sind in entsprechenden Distanzen Markirungs-Pflöcke anzubringen, welche gerade Richtungen bilden, deren Endpuncte sich in gesundem Terrain befinden, indem ein derartiges, wenn auch weitmaschiges Netz auf eine selbst partielle Rutschung einen sicheren Schluss ermöglichen dürfte.

Das Ungarische Comm.-Minist. hat einer Bahn die ausnahmsweise Nichtbeachtung der Bestimmung zugestanden, dass jene Güter der Classe C. in gedeckten Wagen transportirt werden, welche durch Transport in ungedeckten Wagen Schaden leiden könnten, doch sind die dadurch bedingten Aenderungen in der Einreihung von Gütern in Classe C erst zur Genehmigung vorzulegen.

Ueber die Beschwerde einer Bahndirection wegen der in einer früheren Correspondenz bereits erwähnten Nachahmung der Stempel auf den Frachtbriefformularien durch einzelne Partheien hat das Ung. Comm.-Min. auf das Einschreiten der Gerichte, mit dem Bemerken verwiesen, deshalb eine besondsre Verfügung in dieser Hinsicht nicht treffen zu können.

Der bei den Ungarischen Bahnverwaltungen angeregten Abfassung einer einheitlichen Verkehrs-Instruction wurde das begründete Bedenken entgegengesetzt, die Frequenz, die Ein- oder Doppelspurigkeit einer Bahn auf die Verkehrsvorschrift von entscheidendem Einfluss seien, dass auch die ganze Organisation einer Gesellschaft sich bis auf einen gewissen Grad darin abspiegelt, dass also eine auf so verschiedene Verhältnisse passende allgemeine Instruction nur Allgemeinheiten enthalten könnte, die mittelst Circuläre erläutert werden müssten. Auch würde dadurch die freie Bewegung der einzelnen Directionen gehemmt, ihre Verantwortlichkeit abgeschwächt und wahrscheinlich anstatt des Fortschrittes eine allgemeine Verknöcherung herbeigeführt werden. Es sollten daher nur die sich in identischem Verhältnissen befindlichen Bahngesellschaften gleiche Verkehrs-Instructionen anstreben.

Die Bilanz der General-Abrechnung der Oesterr.-Ung. Bahnen aus dem directen Verkehr für Decbr. 1873 hat einen gegenseitigen Gesammtsaldo von 1 188 617 Fl. 35 Kr in Noten und 192 123 Fl. 68 Kr. in Silber ergeben.

Eine Bahnverwaltung hat mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit einer ausreichenden Versicherung der Wagenkuppeln und Nothketten die Verfügung getroffen, dass die nicht in Verwendung kommenden Kuppeln an die kleinen Haken aufgehängt und die Nothketten an dem Signalwagen in einander geschlungen werden. Auch beim Verschieben sind die Nothketten stets über die Puffer zu werfen, um möglichen Wagen- oder Wechselbeschädigungen zu begegnen.

Die Transportbewegung auf den Galizischen Eisenbahnen gestaltete sich in der letzten Woche folgendermaassen: Die beinahe unpassirbaren Wege in den angrenznnden Districten Russlands wirkten ziemlich ungünstig auf die Getreidezufuhr per Achse, die Zufuhren per Bahn dagegen waren wie bisher, sehr bedeutend, so dass z. B. in einer Russischen Grenzstation nicht weniger als 245 mit Getreide vollgeladene Waggons auf die Ueberführung nach Brody warten. Der Export von Oesterreich nach Russland war besonders bezüglich der Klaviere und Ackerbauwerkzeuge sehr gross. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn hat in der letzten Woche Februars 65 000 Ctr. Exportwaaren, darunter am meisten Getreide, ihren Anschlussbahnen zugeführt, von Oberschlesien gingen auf dieser Bahn 1 80) Ctr. Steinkohlen für die Rumänischen Bahnen; der Ochsentransport belief sich auf 1300 Stück; an Brennholz wurden 49000 Ctr. transportirt. Die Carl Ludwig Bahn erhielt in Brody, Podwoloczyska und Tarnopol 160 000 Ctr. Getreide, welches meistens nach Schlesien, Mähren und Böhmen dirigirt wurde; nach Deutschland war die Ausfuhr geringer. Galizien beginnt den Getreidehandel durch bedeutende Einkäufe für eigenen Gebrauch zu beeinflussen, denn was man befürchtet hatte, geschah; Galizien verkaufte von eigenen Vorräthen mehr als es entbehren konnte und muss jetzt selbst einkaufen. Die Albrechtbahn hat auch jetzt wenig zu thun gehabt, ihre bedeudenderen Transporte beschränkten sich auf 400 Ctr. Erdäpfel und 200 Ctr. Steinkohlen. Die Dniesterbahn erlangte nur mässige Einnahmen, obzwar sie 53 000 Ctr. Brennholz und 2800 Ctr. Steine transportirte und auch einen ziemlich regen Personenverkehr hatte. Die Ungarisch-Galizische Eisenbahn transportirte 21 000 Ctr. Getreide und sehr bedeutende Holzladungen, so dass ihre Ausgaben durch die erzielten Einnahmen vollständig gedeckt werden. Die Nordbahn hatte letzter Zeit auf ihrer Galizischen Theilstrecke keinen so grossen Verkehr wie sonst, denn das meiste Getreide nach Ungarn geht über Przemysl auf die Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

(Schluss siehe Seite 238.)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 28. Februar 1874.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	92	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	84	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	88	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	101¾	% à 400 Thlr. = 450 fl. ö W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	101¼	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	100⅜	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	98¾	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	96	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	101½	%
do. II. Serie	4½	B.	101½	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	84⅞	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	84⅞	%
do. III. Serie C.	3½	B.	80⅝	% à 1000, 500, 200 und
do. IV. Serie	4½	B.	—	% 100 Thlr.
do. V. Serie	4½	B.	101	%
do. VI. Serie	4½	B.	101	%
do. VII. Serie	5	B.	103¾	%
do. Nordbahn	5	B.	103¾	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	92½	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	92½	%
do. do. II. Serie	4½	B.	100⅜	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	% 100 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	97	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	101¼	%
do. Lit. B.	4½	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4½	B.	100½	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	—	% 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	94	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	93	%
do. D.	4½	B.	101¼	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	93½	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	93½	% à 1000, 500, 200 und
do. IV. Emiss. *	4½	B.	102¾	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	93½	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	91⅛	% à 200 Thlr = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	87⅞	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	95¼	% à do. = do.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	W.	93	% à do. = do.
Braunau-Strasswalchner	5 i. S.	W.	43½	fl. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	4½	B.	100½	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	100½	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100½	% à do. do.
Brünn-Rossitz *	5 i. S.	L.	93	% à 400 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	96	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	94⅝	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	92⅜	% à do. = do.
Chemnitz-Komotau	5	L.	84¼	% à 200 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	89½	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	101	%
do. II. Emiss.	5	B.	103⅝	%
do. do.	4	B.	94½	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	% 100 Thlr.
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	100¾	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	93½	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	93⅜	%
Crefeld-Kreis-Kempten	5	B.	98	% à 100 Thlr.
Dniesterbahn	5 i. S.	W.	50	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau *	5 i. S.	L.	66¾	% à 200 fl. ö. W. i. S.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5i.S.	L.	81	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	78	% à do. = do.
Ebensee-Ischl-Stegor	5i.S.	W.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5i.S.	W.	79 3/4	% à do. = do.
Fünfkirchen-Barcser*	5i.S.	W.	84	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn*	5i.S.	L.	9[illegible] 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	92 7/8	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5i.S.	L.	91	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn	5i.S.	L.	81 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn	5	B.	100 1/4	% à 1000 Fs., 300 Fs. = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	86 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5i.S.	L.	91 1/2	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	86 3/4	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben	5	B.	100 7/8	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	99 7/8	% in fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	94	% in Thlr. à 105 kr. }
do. do.	5	F.	103 5/8	% 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	91 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000
	ö.W. 5	W.	87	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500. 100 fl.
do.	5i.S.	W.	104 1/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5i.S.	W.	102	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5i.S.	W.	95 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Emiss. 1862	5i.S.	W.	93 1/4	do. pr. 100 fl. i. S. } à 3000. i. S.
do.* Linz-Budweis	5i.S.	W.	102	do. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Emiss. 1870	5i.S.	W.	—	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
do.* Salzburg-Tirol	5i.S.	W.	—	do. pr. do. à do.
Kaschau-Oderberg*	5i.S.	W.	89 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn*	5i.S.	W.	96 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5i.S.	W.	94 1/2	% à do.
do. Emiss. 1872*	5i.S.	W.	90 3/4	% à do.
Leipzig-Dresden Partial.	3 1/2	L.	105	% à 100 nud 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	95 3/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	95	% à 100 Thlr.
do. vou 1866	4	L.	94 3/4	% à 100 und 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	105 1/2	% a do.
Lemberg-Czernowitz*	5i.S.	L.	70	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	82	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Em.	5i.S.	L	72	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5i.S.	L.	69 3/4	% à do. = do.
Leoben-Vordernberg	5i.S.	W.	—	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	101 1/2	% }
do.	4	F.	95 1/2	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	105	% }
Lundenburg-Nikolsb.-Grussbach	5i.S.	L.	46	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	31	% à do. = do.
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	101 [illegible]	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	101 3/8	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	—	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	—	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	95	% }
do. I. Emiss.	4	L.	94	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	93 1/2	% }
do.	4 1/2	L.	101 1/4	% }
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	70 3/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	5i.S.	W.	59	% à 300 fl. do.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	71	% à do.
Märkisch-Posen	5	B.	102 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Mohltheuer-Weida	5	B.	59 3/4	% à 100 Thlr.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	97	% }
do. II. Ser.	4	B.	96	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	97	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	95 1/2	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	—	% à do.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	101 1/2	% à do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	85	% }
do. C.	4	B.	—	% }
do. D.	4	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	3 1/2	B.	8[illegible] 5/8	% }
do. F.* 3 1/2	4 1/2	B.	—	% }
do. G.	4 1/2	B.	101 1/4	% }
do. H.*	4 1/2	B.	101 3/4	% }
do. von 1869	5	B.	102 7/8	% }
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	—	% } à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103 1/2	% }
do. do.	4	B.	93 5/8	% }
do. Stargard-Posen	4	B.	—	% }
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	101 1/4	% } à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	101 1/4	% }
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	100	% }
do. Lit. B.	5i.S.	W.	80	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	139	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	132	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	111	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	96	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	—	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	224 1/2	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	5	B.	102 3/4	% à do.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	80 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardnbitz-Reichenberg	5	W.	89	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5i.S.	W.	98 3/4	% à 200 Thlr. — 300 fl. ö. W. i. S.
Pfälzische Maxbahn	4 1/2	F.	101 1/4	% à
Pfälzische Nordbahn	5	F.	105 3/8	% à
do. do.	4 1/2	F.	101 1/4	% à
Pilsen-Priesen	5i.S.	L.	83 1/4	% 100 Thlr. — 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	5i.S.	L.	58 7/8	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	57 3/4	do. pr. do.
Rechte Oderufer	5	B.	103 3/8	% à 500 u. 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	—	% }
do.*	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865.	4 1/2	B.	100 3/4	% }
do.	5	B.	102 1/4	% }

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1867	1868	1869	1870	1871	1872	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	1	1/2	3/5	3/5	1	4	B.	35 1/4	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner*	—	5	5	5	5	6	5	W.	144	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	7	5	5	—	5	L.	91	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	7	7	7	7 1/3	4	B.	119	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	6 3/10	6 1/2	4	B.	102 3/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Toplitz	10	10	10	12	12	12	5	L.	129	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
do. Emiss. 1872 85% Einz.	—	—	—	—	—	5	5	L.	124 1/4	do. pr. do. à do.
Baltische	—	—	—	—	—	3	3	B.	52 1/4	% 125 RS. = 136 Thlr.
Bayerische Ostbahn*	7	7 1/4	8 1/2	7 1/2	8	—	1 1/2	F.	111	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	7 1/2	8	8 1/2	8	7 1/2	6	4	B.	94 1/2	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt abgest.	13 7/12	13 7/12	13 7/8	16	18 1/2	17	4	B.	141	% à 200 ,,
Berlin-Dresden	—	—	—	—	—	5	5	B.	65 1/4	% à 100 ,,
Berlin-Görlitz	—	0	1	1	0	3 1/2	4	B.	95	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	104 1/4	% à 200 ,,
Berlin-Hamburg	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	10 3/4	12	4	B.	169 1/2	% à 200 ,,
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	17	18	20	14	8	4	B.	110 7/8	% à 100 ,,
Berliner-Nordbahn	—	—	—	—	—	5	5	B.	27	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	40 1/8	% à 200 ,,
Berlin-Stettin	8	8 1/6	9 1/6	9 1/6	11 5/12	12 3/[illegible]	4	B.	157	% à 200 ,,
Böhmische Nordbahn	—	5	3 1/2	3 1/2	4	3	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* 5 2/10	5	6	7 1/4	7 9/20	8 1/4	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. do.
Braunau-Strasswalchner	—	—	—	—	—	—	5	W.	10	do. pr. do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	8 1/3	8 1/3	7 1/2	9 1/2	7 1/2	4	B.	101	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	B.	29	% à 200 ,,
Brest-Grajewo	—	—	—	—	—	5	5	B.	37 7/8	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	—	—	—	—	—	5	5	B.	51	% à 125 RS. — 136 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	8	3	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtěhrader Lit. A	10 5/47	12 5/21	12 5/21	13 13/14	18 1/16	10	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	6 1/2	7	7 1/2	7 1/4	8 1/2	7 1/2	4	L.	147	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	8 11/20	8 1/2	8 9/10	10 1/2	11 1/5	9 7/20	4	B.	132 1/4	% à 200 ,,
do. Lit. B.	—	—	—	5	5	5	5	B.	112	% à 200 ,,
Cottbus-Grossenhain	—	—	—	—	4	6	4	L.	114	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5 1/2	5	L.	106	% à 200 ,,
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	5	5	0	5	B.	30 3/4	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	5	6	6	6	6	B.	57 1/2	% à 100 ,,
Cuxhaven-Stade 40% Einz.	—	—	—	—	—	6	6	B.	—	% à 200 ,,
Dniester Bahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	45	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau*(Battasz.-Domb.)	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
Dux-Bodenbach	—	5	5	5	5	5	5	W.	115	do. pr. do.
do. Lit B.	—	—	—	—	—	5	5	W.	115	do. pr. do.
Erzherzog Albrechtbahn*	—	—	—	—	—	5	5	W.	123	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser*	—	7	7	5	5	5	5	W.	—	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb.* 5 2/10	9 1/2	7	7	8	8 1/2	7	5	W.	232 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gera-Planen Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	45 3/4	% à 200 Thlr.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	3	0	4	H.	—	% à 150 ,,
Gössnitz-Gera	—	—	—	—	4	4 4/5	4	L.	84 1/2	% à 100 ,,
Gotthardbahn 40% Einz.	—	—	—	—	—	6	6	B.	101 1/4	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4 1/4	7	0	9	12	12		W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C M.
Halle-Soran-Guben	—	—	4	4	4	0	4	B.	44	% à 100 Thlr.
do. Stamm.Prior.	—	—	5	5	5	2 1/2	5	B.	67 1/4	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	15	5	5	5	5	B.	45 3/8	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	—	—	—	—	—	5	5	B.	49 5/8	% à do.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5	5	5	B.	67 1/2	% à 200 Thlr.
do. do. II. Serie	—	—	—	—	—	5	5	B.	69 1/2	% à do
Hessische Ludwigsbahn	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	11	11 3/5	4	F.	138 1/2	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	15 19/21	19 3/4	20	17 1/7	16 1/5	14 [illegible]/7	5	W.	203 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	—	5	5	5	5	5	5	W.	205	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	8 1/5	6 3/10	7 13/14	5	5	W.	206 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	5	5	5	5	5	W.	186	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	5	5	5	5	5	W.	138 1/2	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	—	—	5	5	5	5	5	W.	160 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	25	28 1/2	14	14 1/2	19	16 1/2	4	L.	271 1/2	% à 100 Thlr.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L	75 1/2	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	7	7	7	5	5	5	5	W.	143 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	2	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9 3/8	11 1/5	10 3/10	9 9/10	11 3/4	11	4	F.	180 1/4	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	2 2/8	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	4 1/2	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	—	—	—	—	—	0	4	B.	—	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Lundenburg-Nikolsb.-Grussb.	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Magdeburg-Halberstadt	13	15	10 1/2	8 2/3	8 1/2	8 1/2	4	B.	123 7/8	% }
do. Lit. B.	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/3	3 1/2	3 1/2	B.	81 1/4	% }
do. Lit. C.	—	—	—	—	—	5	5	B.	104 1/8	% } à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig	18	19	14 1/2	12	16	14	4	L.	259 1/4	% }
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	97 1/4	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	5	5	—	5	W.	58	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	95	do. pr. do.
Märkisch-Posoner	—	—	4	2	0	0	4	B.	45 5/8	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	0	1 1/2	5	B.	77 1/8	% à 200 ,,
Münster-Enschede Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	1 1/2	5	B.	52	% à 200 ,,
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	95 1/2	% à 100 ,,
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	8 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	119 1/2	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt*	—	—	4	4	4	4	4	B.	6[illegible] 1/4	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	5	1	0	0	5	B.	58 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkbg.) Stamm-Pr.	—	—	—	—	2 1/2	5	5	L.	79 1/4	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	13 2/3	5	13 1/2	12 2/3	13 2/8	13 2/[illegible]	3 1/2	B.	150	% à 100 ,,
do. *Lit. B.	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	13 2/[illegible]	13 2/3	3 1/2	B.	—	% à 100 ,,
do. Lit. D.	—	—	—	—	—	—	3 1/2	B.	149 1/2	% à 100 ,,
Oberhessische*	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	79 5/8	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	—	5	5	5	5	5	W.	191	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	W.	103 3/4	do. pr. do. i. S.
Oesterr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	8 1/2	10 1/2	12	12	12	10	5	W.	320 1/2	fl. ö. W. pr. Stck. v. frs. 500
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	6 3/5	16 3/5	5	3	4	4	5	W.	158 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	0	0	0	0	4	B.	47 3/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	0	0	0	0	5	B.	77 5/8	% à 200 ,,
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	1	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Ndd. V.-B.)	—	5	5	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	W.	157 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4 9/10	6 3/4	6	4	F.	100 7/8	% à 500 fl. S. W.
Pommersche Centralbahn	—	—	—	—	4	4	o. Z.	B.	5 1/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	o. Z.	B.	21 3/8	% à 200 ,,
Prag-Dux	—	—	—	—	5	5	5	W.	42 1/2	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	—	5	4	3	6	5	B.	121 1/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5	6	5	B.	—	% à 200 ,,
Rheinische	7 1/2	7 1/8	7 4/5	8 2/5	10	9 2/[illegible]	4	B.	1[illegible]2	% à 250 ,,

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	101 7/8	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	101 7/8	%
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	100 3/8	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	99 7/8	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	99 1/8	% à do.
do. * (Jeloz-Woronesch)	5	B.	—	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	99	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	98 5/8	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	99 1/8	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	99	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L	99 1/4	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	82 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn *	5 i.S.	W.	85 3/4	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	93 3/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	101 5/8	%
do. III. Emiss.	4	L.	94	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	101 1/4	%
do. V. Emiss. *	4 1/2	L.	101 1/4	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	96 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	92 3/8	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	89	% à do. do.
Ungarisch-Galizische *	5 i.S.	W.	78 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	74 1/2	% à 300 fl. do.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	70 3/4	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn * (Stuhlw.-Raab-Graz)	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Vorarlberger *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Warschau-Terespol *	5	B.	96 1/4	% à 1000 u. 100 S. R. — 107 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	98 3/4	% à 500 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	98 3/4	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	98 2/4	% à do.
Werrabahn *	5	L.	98 1/4	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1867	1868	1869	1870	1871	1872	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rheinische neue	—	—	—	—	—	—	5	B.	132	% à 250 Thlr.
do. Stamm-Prior.	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	10	9 2/5	4	B.	—	% à 250 ,,
do. * Litt. B.	—	—	4	4	4	4	4	B.	93 1/4	% à 250 ,,
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	31 3/8	% à 200 ,,
Rumänische	—	—	—	—	—	3 3/5	5	B.	41 1/2	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	8	B.	91 1/4	% à 150 ,,
Russische Bahnen *	5	5	5	5 1/6	5 1/3	5 1/2	5	B.	99 3/8	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	46	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	32 1/8	% à 100 ,,
I. Siebenbürger *	—	5	5	5	5	5	5	W.	138 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/3	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	101 3/4	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	5	5	5	W.	135 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Thüringische	8 1/2	9	8 3/4	9	10 1/3	9	4	L.	120	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	4	4	4	4	4	4	L.	90 1/2	% à 100 ,,
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	100 3/8	% à 100 ,,
Tilsit-Insterburg	—	—	0	0	0	0	4	B.	37	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	9/10	1 1/8	1 1/20	1 1/4	5	B.	68	% à 100 ,,
Theissbahn * 5 2/10	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	10	5 3/4	5	W.	212	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	6	7	7	8	9	7	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	5	5	5	5	5	5	W.	111 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	5	5	5	5	W.	106	fl. do. pr. do.
Ungar. Ostbahn *	—	—	5	5	5	5	5	W.	57	fl. do. pr. do.
Vorarlberger *	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Bromberg	—	—	—	—	—	4	4	B.	—	% à 500 R. P.
Warschau-Terespol *	—	—	5	5 1/2	5 1/2	—	5	B.	—	% à 100 R.S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/8	6 2/3	9 7/12	12	12	10	5	B.	80 3/4	Thlr. pr. 60 Rub.
Weimar-Gera *	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	79 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	60	% à 200 ,,
Werrabahn	2 6/10	2 1/4	1 1/3	1	3	2 2/3	4	F.	53 1/4	% à 100 ,,
Zwickau-Lengenf.-Falkenst. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	46	% à 200 ,,
Schweizer Centralbahn	5 6/10	6 2/5	6 4/5	6 8/10	9	9	oh. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	7 1/2	8	7 1/2	7	9	8	,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Vereinigte Schweizorbahnen	0	0	0	0	0	0	,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Schweizer Westbahn	0	0	0	0.4	2	1 3/5	,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	8 3/5	11 1/5	11 1/5	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Nordbahn	18	15 1/4	16 3/4	10 1/2	14 1/2	16 3/4	,,	P.	—	fs. pr. 400 ,, ,,
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	5	6 5/8	6 3/5	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Südbahn	8	8	8		8	8	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Westbahn	7	7	7			7	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12			12	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,

Fortsetzung von Seite 236.

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr in den letzten vier Jahren zeigt folgende Bewegung: Befördert wurden 1870: 19 583 204 Personen und 400 103 435 Centner Frachten; 1871: 25 816 521 Personen und 503 066 493 Centner Frachten; 1872: 34 688 825 Personen und 564 347 615 Centner Frachten, und endlich 1873: 40 583 204 Personen und 660 201 951 Centner Frachten. Die Geldeinnahmen beziffern sich für die vier Jahre 1870 bis 1873 wie folgt: im Jahre 1870: 127 373 301 fl., im Jahre 1871: 152 410 931 fl., im Jahre 1872: 160 49 2299 fl., im Jahre 1873: 185 685 349 fl.

In Ungarn soll eine bedeutende Operation im Interesse der jüngeren garantirten Bahnen erfolgen. Unter den letzteren leiden nämlich die Kaschau-Oderberger, die Nordost-, die Siebenbürger, die Alföld- und die Nyiregyhaza-Unghvarer Bahn an einem grossen Mangel von Betriebsmitteln. Der Plan der Ungarischen Regierung geht nun dahin, eine Summe von $4_{,16}$ Millionen effectiv, im Nominale von $5_{,95}$ Millionen in ähnlicher Weise aufzunehmen, wie seinerzeit die Creditanstalt auf Grundlage von Prioritäten der Theiss-, Elisabeth-, und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der Lloydgesellschaft für Zwecke der genannten Verkehrsunternehmungen 40 Millionen Gulden finanzirt hatte.

Wie bereits erwähnt, hat der Verwaltungrath der Kaiserin Elisabeth-Bahn dem Herrenhause eine Petition überreicht, in welcher die Durchführung des Projectes der Salzkammergut-Bahn als entschieden nachtheilig für alle dabei in Betracht kommenden Parteien bezeichnet wird. Es heisst in diesem Schriftstücke: „Verfolgt man den Lauf des beantragten neuen Schienenweges, so zeigt sich die eigenthümliche Erscheinung, dass die neue Bahn in fünf Puncten mit den Linien der Elisabeth-Bahn zusammentrifft. Dass in dieser Anlage eine entschiedene Gefährdung der Kaiserin Elisabeth-Bahn gelegen ist, kann nicht zweifelhaft sein, und muss es daher als gewiss angesehen werden, dass von dem Augenblicke des Inslebentretens der neuen Bahn die Staats-Subvention für die Elisabeth-Bahn in einem weit höheren Maasse als bisher wird in Anspruch genommen werden müssen. Es würde namentlich die Gmundener Bahn in einer Weise brachgelegt werden, dass an eine Hereinbringung der Regiespesen, beziehungsweise Aufrechthaltung des Verkehres auf derselben kaum mehr gedacht werden könnte. Gleich bedauerliche Wirkungen würden sich auch hinsichtlich der übrigen Linien fühlbar machen. Die Ablenkung der Salztransporte würde speciell auch die Linz-Budweiser Bahn treffen, welche seinerzeit eigens für die in Rede stehenden Transporte gegründet wurde. Die Interessen der Kaiserin Elisabeth-Bahn sind daher für den Fall des Zustandekommens des neuen Bahnprojectes gerade bezüglich ihrer Hauptlinien auf das empfindlichste verletzt, wobei nebenher bemerkt werden muss, dass auch der Kaiser Franz-Josefs-Bahn, welche von Budweis ab die Vertheilung der Salztransporte nach verschiedenen Bestimmungsorten in Böhmen besorgte, eine nicht unwesentliche Schmälerung ihrer Einnahme bevorsteht.

* **K. K. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.** (Umänderung des Stationsnamens „Wegstädtl" in „Wegstädtl-Hněvic"). Die Station Wegstädtl zwischen Berkowic-Melnic und Raudnitz auf der nördlichen Linie der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wird von nun an, die Benennung: „Wegstädtl-Hněvic" führen.

* **Kahlenberg-Bahn.** (Betriebs-Eröffnung). Am 7. März fand mit Bewilligung des K. K. Handelsministeriums die Betriebs-Eröffnung auf dem linken Geleise der Kahlenberg-Bahn, System Rigi statt. (Man vergl. über diese Bahn Nr. 4 S. 49 dieses Jahrg.) Stationen ab Nussdorf sind: Krapfenwaldl, Grinzing und Kahlenberg. Länge $0_{,64}$ Meilen = $4_{,83}$ Kil.

Ausland.

* England. Zwei wichtige Veränderungen in dem Eisenbahnverkehr in London haben am 2. März stattgefunden. Erstens wurde der neue Bahnhof auf dem Holborn-Viaduct dem Verkehr übergeben, wenn er auch baulich noch nicht vollendet ist. Weiter hat die Metropolitan Eisenbahn ihren Omnibusdienst bis auf Piccadilly-Circus, also durch die ganze Länge von Regentstreet, ausgedehnt.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlung (* = ausserordl. Gl.-Vers.).

9/21. März * Kiew-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.
12. „ Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Berlin.
14. „ Grosse Berliner Pferdeeisenbahn Actien-Gesellschaft zu Berlin.
19. „ * Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenstein) zu Ruhland. Tagesordnung siehe Seite 189.
21. „ * Prag-Duxer Eisenbahn zu Prag. Tagesordnung s S. 195.
24. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg v. d. H. Siehe S. 206.
25. „ Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf zu Berlin.
26. „ Actien-Gesellschaft Norddeutsche Fabrik für Eisenbahn-Betriebsmittel zu Berlin.
31. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
31. „ * Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. Tagesordnung in nächster Nummer.
4. April Aachener Industriebahn-Actien Gesellschaft zu Aachen.
10. „ Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abtheil.) zu Poln. Wartenberg.
11. „ * Holländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft zu Zutphen. Tagesordnung: Beschlussfassung über eingegangene Stücke, welche für die Actionäre am Bureau der Direction zu Zutphen zur Kenntnissnahme deponirt sind.
14. „ Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft zu Cottbus. Tagesordnung in nächster Nummer.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
16.	März	zu Aachen	Berg.-Märk. E.	Tischler-, Schlosser-etc. Arbeiten auf Bahnh. Aachen	—
16.	„	zu Essen	dieselbe	Erd- und Maurerarbeiten Oberhausen Altenessen	—
16.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen u. Kleineisenzeug	196
16.	„	zu Hanau	Frankf.-Bebraer E.	Güterschuppen-Erweiterung zu Offenbach	—
16.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk.	Eisenconstructioon eines Locomotivschuppens zu Dittersbach	—
16.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Eiserne Brücken	206
16.	„	zu Wesel	Venlo-Hamburger E.	Bruchsteine	—
16.	„	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	221
17.	„	zu Fulda	Bebra-Friedländer	Kleine Materialwagen	209
17.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Eisenbahnwagen	197
18.	„	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	Beamten-Wohngebäude etc. Bahnh. Korschen	—
18.	„	zu Wesel	Venlo-Hamburg	3700 □Meter eichene Bohlen	—
18.	„	Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Material-Verkauf	—
19.	„	zu Köln	Köln-Mindener E.	Gussstahlschienen	240
19.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Eiserner Ueberbau	221
19.	„	zu Crailsheim	dieselbe	Hochbauarbeiten	—
20.	März	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Locomotiven etc.	197
20.	„	zu Dortmund	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
20.	„	zu Dresden	Sächsische Staatsb.	Personenwagen	240
20.	„	zu Münster	Westfälische E.	Eisenbahnwagen	209
21.	„	zu Vlotho	Hannov.-Altenbeken	Hölzerne Ueberführungen	—
21.	„	zu Cassel	Main-Weserbahn	17 Locomotiven	240
21.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Oberbaumaterialien	209
21.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	240
21.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Maurer-, Zimmer- und Dachdecker-Arbeiten	—
21.	„	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Materialien-Verkauf	221
24.	„	zu Witzenhausen	Behra-Friedländer E.	Portland-Cement	240
24.	„	zu Breslau	Breslau-Freib. E.	Materialien-Verkauf	241
24.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Wärterhäuser	—
24.	„	zu Wien	Kaiserin Elisabethb.	1800 ZCtr. Olivenöl	—
24.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Wagen, Achsen mit Rädern	209
26.	„	zu Cassel	Bebra-Eriedländer E.	Erdarbeiten etc.	241
31.	„	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven und Tender für Tarnow-Leluchow	—
1.	April	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	8000 Kbm. Kies	—
1.	„	zu Posen	Oberschlesische E.	Bahnh.-Restaur, Trzemeszno	—
1.	„	zu Chemnitz	Chemnitz-Aue-Adorf	Erdarbeiten etc.	No. 21.
1.	Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 9. Februar cr., bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der am 26. v. M. vorschriftsmässig erfolgten Ausloosung

a) der vom 1. Juli cr. ab zur Tilgung gelangenden 27 500 Thlr. in 275 Stück der von uns übernommenen und abgestempelten Magdeburg-Wittenberge'schen $4^1/_2$ procentigen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen,

b) von $^1/_2$ Procent des Stamm-Capitals der in ein dreiprocentiges Rentenpapier verwandelten Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Actien

folgende Nummern gezogen worden sind:

a) $4^1/_2$ % **Magdeburg-Wittenberge'sche Prior.-Obligationen:**

No. 5. 103. 116. 146. 176. 307. 575. 700. 701. 738. 742. 826. 898. 1105. 1256. 1266. 1601. 1665. 1762. 1809. 1868. 1871. 2008. 2087. 2203. 2358. 2424. 2551. 2824. 2838. 2932. 2971. 3071. 3133. 3174. 3247. 3436. 3474. 3476. 3479. 3676. 3777. 3803. 3817. 3958. 3990. 4148. 4286. 4305. 4458. 4460. 4476. 4729. 4900. 5097. 5201. 5278. 5334. 5342. 5397. 5631. 5729. 5819. 5868. 5884. 5889. 5963. 5999. 6081. 6177. 6236. 6244. 6270. 6450. 6630. 6787. 6829. 6846. 6882. 6938. 6944. 6960. 7063. 7156. 7167. 7218. 7462. 7594. 7609. 7717. 7719. 8029. 8033. 8041. 8078. 8100. 8159. 8256. 8366. 8555. 8598. 8709. 8827. 8850. 8900. 8992. 9007. 9030. 9044. 9067. 9109. 9121. 9156. 9188. 9195. 9345. 9386. 9419. 9482. 9568. 9753. 9924. 9926. 10107. 10139. 10217. 10248. 10315. 10391. 10428. 10435. 10457. 10518. 10581. 10657. 10713. 10779. 10802. 10912. 10922. 11110. 11198. 11229. 11353. 11420. 11442. 11514. 11527. 11609. 11800. 11851. 11857. 11859. 11865. 11930. 11939. 11968. 12018. 12117. 12124. 12181. 12211. 12339. 12503. 12603. 12759. 12806. 12921. 12932. 12969. 13024. 13043. 13108. 13158. 13199. 13234. 13314. 13412. 13574. 13593. 13880. 13889. 13894. 13912. 14034. 14080. 14169. 14232. 14443. 14524. 14543. 14544. 14549. 14597. 14692. 14763. 14811. 14845. 15215. 15229. 15304. 15329. 15459. 15486. 15514. 15534. 15535. 15539. 15541. 15552. 15575. 15581. 15588. 15686. 15751. 15767. 15985. 16062. 16074. 16078. 16167. 16205. 16225. 16230. 16244. 16357. 16481. 16585. 16632. 16652. 15709. 16785. 16813. 17019. 17129. 17226. 17539. 17578. 17921. 17954. 17980. 17990. 18002. 18058. 18062. 18132. 18263. 18390. 18417. 18418. 13434. 18495. 18722. 18846. 18919. 18920. 18941. 18975. 19023. 19052. 19065. 19104. 19180. 19187. 19204. 19277. 19295. 19370. 19513. 19547. 19560. 19591. 19630. 19640. 19857.

b) 3% **Rentenpapiere** (früher Magdeburg-Wittenberge'sche Stamm-Actien):

No. 34. 63. 111. 641. 917. 971. 1293. 1633. 1828. 1839. 2475. 2581. 2722. 3168. 3503. 3548. 3600. 3601. 3833. 3952. 4037. 4114. 4482. 4621. 4855. 5087. 5148. 5237. 5489. 5989. 6039. 6190. 6203. 6508. 6594. 7876. 8303. 8768. 8885. 8982. 9095. 9089. 9120. 9733. 10097. 10280. 10651. 10714. 10751. 10878. 11136. 11159. 11335. 11657. 11978. 12186. 12578. 13007. 13184. 13383. 13754. 13876. 14184. 14381. 14799. 15034. 15075. 15111. 15838. 16033. 16344. 16370. 16481. 16491. 16618. 16841. 16876. 16918. 16949. 17137. 17189. 17370. 17449. 17543. 17646. 17656. 17687. 17983. 18064. 18092. 18354. 18608. 18615. 18719. 19040. 19366. 19518. 19823. 20029. 20114. 20181. 20189. 20391. 20415. 21026. 21112. 21201. 21203. 21248. 21738. 22159. 22269. 22386.

Der Betrag dieser Obligationen resp. Rentenpapiere ist nach dem Werthe vom **1. Juli** cr. ab, **Vormittags 9—12 Uhr** in unserer Hauptkasse hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 16 — zu erheben, mit welchem Tage auch die Verzinsung jener Obligationen resp. Rentenpapiere aufhört.

Zugleich machen wir darauf aufmerksam, dass

a) von den obigen Prioritäts-Obligationen

aus der Verloosung pro 1. Juli 1863
No. 8174.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1868
No. 6735.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1869
No. 9887. 14455 und 18647.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1870
No. 1986. 4528. 5087. 6415. 7179.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1871
No. 6734. 9624. 16519. 16690. 18758.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1872
No. 1346. 2630. 2654. 2797. 3431. 3677. 8364. 17114. 19448.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1873.
No. 668. 843. 1036. 1333. 1492. 1958. 2040. 2748. 4774.

5395. 6247. 6736. 6779. 7508. 8727. 9371. 11328. 11777. 14434. 15947. 16414. 16997. 17001. 18932. 18944.

b) von den 3% Rentenpapieren:

aus der Verloosung pro 1. Juli 1870
No. 5376. 6104.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1871
No. 2584. 3158. 4324. 7537. 8528. 9868. 10496. 12836. 14382. 14383. 16656. 17200.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1872
No. 192. 1567. 2813. 9155. 9779. 13100. 13177. 18731.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1873
No. 873. 4839. 8489. 8566. 9179. 12068. 12936. 13214. 14925. 15938. 16277. 16584. 17074. 17851. 18152

noch nicht zur Zahlung präsentirt sind.

Für fehlende Coupons wird die Rente mit 6 Thlr. pro Stück vom Capitale in Abzug gebracht.

Schliesslich machen wir bekannt, dass die bis jetzt eingelösten Obligationen resp. Rentenpapiere in obigem Termine in Gegenwart eines Notars verbrannt sind und bringen gleichzeitig in Erinnerung, dass diejenigen Magdeburg-Wittenberge'schen $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen, welche bis jetzt in Folge Bekanntmachung vom 26. October 1863 noch nicht zur Abstempelung eingereicht sind, zum 1. Juli 1864 gekündigt und seitdem zinslos sind.

Magdeburg, den 3. März 1874.

Directorium.
Lent.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von
1) 8 Stück Güterzug-Locomotiven mit Tendern und einem Satz Reservestücke,
2) 6 Stück Schnellzug-Locomotiven mit Tendern und einem Satz Reservestücke,
3) 3 Stück Tenderlocomotiven

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen können gegen Einsendung von 1 Thlr. von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten in dem Geschäftszimmer des Unterzeichneten ist auf

Sonnabend, den 21. März 1874, Vormittags 10 Uhr,

anberaumt.

Die Offerten sind bis zu dem festgesetzten Termine versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

an den Unterzeichneten einzusenden.

Cassel, den 5. März 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Büte.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Personenwagen betr.

Die Lieferung von

60 Personenwagen vierter Classe,

soll mit Vorbehalt der Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in dem Bureau der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz zur Einsicht offen, können daselbst auch gegen Erlegung von 1 Thlr. 10 Sgr. in Empfang genommen werden.

Von der Staatseisenbahnverwaltung werden nur die Räder und Achsen und zwar spätestens vier Wochen vor dem Ablieferungstermine der Wagen dem Wagenlieferanten franko nächste Eisenbahnstation zugesendet.

Nach Befinden werden sämmtliche Wagen mit Bremsen zu versehen sein.

Die Angebote können auch nur auf die Hälfte der Wagen gerichtet sein; sie sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Personenwagen“ an die unterzeichnete General-Direction bis zum

20. März dieses Jahres

einzusenden und haben den Preis für jeden franco Bahnhof Chemnitz in vorschriftsmässigem Zustande gelieferten Wagen, sowie die Ablieferungstermine zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 31. März an ihre Offerten gebunden; Angebote, auf welche bis zu diesem Tage eine zusagende Antwort nicht erfolgt ist, sind als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 3. März 1874.

**Königliche General-Direction
der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.**
von Tschirschky.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von 6 Millionen Kilogramm Bessemer Gussstahlschienen Kaliber V soll auf Grund unserer Bedingungen vom 1. September 1872 im Wege der Submission vergeben werden. Exemplare der Bedingungen werden auf portofreies Verlangen verabfolgt. Die Ablieferung hat mit je einem Sechstel des Quantums in den Monaten April bis September cr. zu erfolgen.

Offerten auf das ganze Quantum oder auf einen Theil desselben von mindestens 1 Million Kilogramm sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Schienen“ bis zum **19. d. M. Abends**, an uns einzureichen, und bleiben für die Submittenten bis zum Schlusse des Monats verbindlich.

Köln, den 3. März 1874.

Die Direction.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.
I. Bau-Abtheilung.

Die Lieferung von 1500 Tonnen Portland-Cement soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden und ist hierzu Termin auf:

Dienstag den 24. März cr., Vormittags 11 Uhr,

auf hiesigem Abtheilungsbüreau anberaumt, bis zu welchem Offerten mit der Bezeichnung:

„Submission auf Lieferung von Portland-Cement“

an den Unterzeichneten einzureichen sind. Später eingehende Offerten finden keine Berücksichtigung.

Die Lieferungsbedingungen liegen hierselbst zur Einsicht aus, auch können Submissionsformulare von mir bezogen werden.

Witzenhausen, am 4. März 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Kirsten.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen die Erd- und Planirungsarbeiten
a) der Loose VII bis IX von Station 314 bis Station 340 + 50 auf Bahnhof Mittelwalde der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn,
b) der Loose V und VI von Station 72 bis Station 117 der Eisenbahnstrecke Cosel-Neustadt und
c) des Looses III von Station 290 bis Station 355 der Eisenbahnstrecke Neustadt-Leobschütz

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Büreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18, zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei, versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Eisenbahn Breslau-Mittelwalde“

oder

„zur Eisenbahnstrecke Cosel-Neustadt"
oder
„zur Eisenbahnstrecke Neustadt-Leobschütz"
bis zu dem auf **Sonnabend, den 21. März d. J., Vormittags 11 Uhr,** in dem oben bezeichneten Central-Büreau anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 5. März 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten und Kunstbauten in den Loosen 1 der Abtheilung II, 1 und 2 der Abtheilung III, 3 und 4 der Abtheilung IV sowie der Erdarbeiten in den Loosen 5 und 6 der Abtheilung II und 3 der Abtheilung III im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn, bestehend in:

Abtheilung II (Sontra) Loos 1.
der Bewegung von 125 777 Cubikmeter oder rot. 20 632 Hess. Schachtr. Erdmassen und
der Herstellung von 2968 Cubikmeter oder rot. 487 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 5.
der Bewegung von 69 283 Cubikmeter oder rot. 11 365 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Desgl. Loos 6.
der Bewegung von 68 996 Cubikmeter oder rot. 11 318 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Abtheilung III (Eschwege) Loos 1.
der Bewegung von 83 700 Cubikmeter oder rot. 13 730 Hess. Schachtr. Erdmassen und
der Herstellung von 785 Cubikmeter oder rot. 130 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 2.
der Bewegung von 62 400 Cubikmeter oder rot. 10 236 Hess. Schachtr. Erdmassen und
der Herstellung der 800,86 Cubikmeter oder rot. 132 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Desgl. Loos 3.
der Bewegung von 240 617 Cubikmeter oder rot. 39 470 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Abtheilung IV (Allendorf) Loos 3.
der Bewegung von 152 539 Cubikmeter oder rot. 25 006 Hess. Schachtr. Erdmassen und
der Herstellung von 280 Cubikmeter oder rot. 47 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 4.
der Bewegung von 134 068 Cubikmeter oder rot. 22 307 Hess. Schachtr. Erdmassen und
der Herstellung von 2667 Cubikmeter oder rot. 444 Hess. Schachtr. Mauerwerk

soll im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens und zwar entweder in 8 ungetheilten Loosen, oder getrennt in Erdarbeiten und Kunstbauten verdungen werden.

Die Zeichnungen und maassgebenden Bedingungen können in unserem Bau-Bureau hierselbst eingesehen, auch von da auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien Submissionsformulare bezogen werden.

Submissions-Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Ausführung von Erdarbeiten und Kunstbauten des (nach Nummern zu bezeichnenden) Looses der Bebra-Friedländer Eisenbahn"
bis spätestens zu dem
Donnerstag, am 26. März cr., Vormittags 11 Uhr,
in gedachtem Bureau anstehenden Termine anher einzusenden; die eingehenden Offerten werden in diesem Termine in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erbrochen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten finden keine Berücksichtigung.

Cassel, den 6. März 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die auf diesseitigem Bahnhof hierselbst lagernden abgängigen Materialien, namentlich 27 Stück eiserne Achsen mit Rädern und Radreifen aus Feinkorneisen, Schienen, Schienenenden, Schmiedeeisen, Gusseisen, Drehspähne, Radreifen sollen meistbietend verkauft werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf alte Materialien"
bis zu dem auf
Dienstag, den 24. März 1874, Vormittags 11½ Uhr,
auf hiesigem Bahnhof, Verwaltungsgebäude, Zimmer 55, anberaumten Termine einzureichen.

Bedingungen und Offertenformulare können im vorbezeichneten Bureau eingesehen, auch daselbst unentgeldlich bezogen werden.

Breslau, den 7. März 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
A. Blauel.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Kefelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 21. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 16. März 1874. (Schluss der Nummer: 14. März, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 6 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

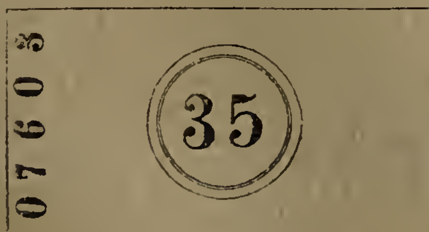
Vorschlag zur Vereinfachung des jetzt für die Eisenbahnen bestehenden Personenbillet-Apparates.

Für jede Station der Bahn, sowohl der eigenen Verwaltung als auch für die Stationen angrenzender Nachbarverwaltungen, sind den Billetschränken die Billets nicht selten resp. meist, in vierzehn Variationen einverleibt und erhalten daher diese einen solchen Umfang, dass auf Hauptstationen der Verkauf nach Classen nothwendig geworden ist. Allerdings resultirt diese Anordnung wohl zumeist direct in der raschern Abwicklung des Billetverkaufs, indirect aber in der Ausdehnung des Apparates.

Die Nothwendigkeit einer Vereinfachung, sowohl hinsichtlich der Herstellung der Billets, als aber auch namentlich des Schalterdienstes, ist wohl längst erkannt worden und wird somit vielleicht der nachstehende Vorschlag einer Beachtung, von berufener Seite, werth gehalten werden.

Statt der jetzt üblichen Billets, giebt es in derselben Form Werthmarken, deren Preis in Silbergroschen aufgedruckt ist, ähnlich den Stempelmarken, und reichen diese von einem Silbergroschen bis zu dem Maximalpreise in Silbergroschen, zu welchem die Verwaltung verkauft. —

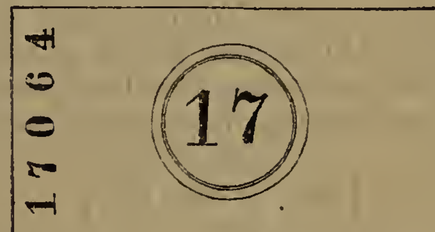
Das Billet ist für alle Züge und alle Classen in seiner Grundform dasselbe und nur im Werth verschieden. —



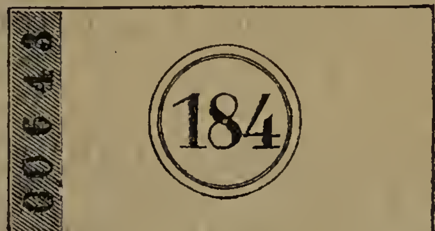
Die Variationen des Billets, für Schnellzug, Retourbillets, Classen etc. werden auf einer Presse beim Verkauf erst hergestellt und zwar so, dass dem Billeteur nicht mehr Mühewaltung erwächst, als die jetzt erforderliche Abstemplung erheischt.

Die Farbe der Billete ist:

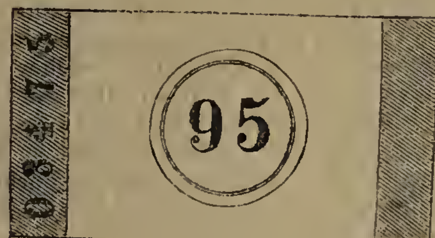
Weiss für Personenzug.



Weiss mit einem farbigen* Streifen für Schnellzug.



Weiss mit zwei farbigen* Streifen für Retourbillets.

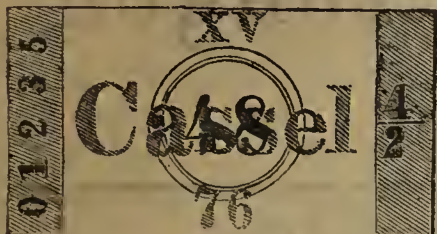


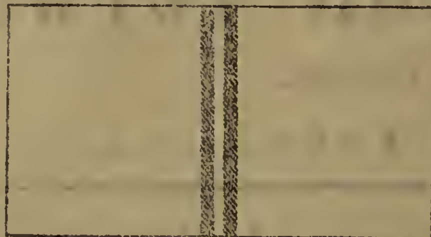
*) Wir haben die Farbe durch Schraffirung angedeutet. (Die Redaction.)

Entsprechend den vier Wagenclassen, zeigt die Rückseite der Billets eins, zwei, drei oder vier farbige Striche und werden sowohl diese, als die farbige Berändcrung erst beim Verkauf hergestellt.

Wird nun beispielsweise in Cassel ein Billet zweiter Classe nach Warburg verlangt für Personenzug, so kennt der Billeteur den Preis auswendig oder kann solchen mittelst einfacher Tabelle sofort ablesen.

Es sei z. B. der Preis 35 Silbergroschen, so nimmt der Billeteur eine weisse 35 Marke*, schiebt dieselbe unter die Stempelpresse und bedruckt solche in farbiger Schrift mit dem Namen der Verkaufsstation (Zugang) und Datum in der Mitte, oben die Zugnummer, unten die Nummer der Abgangsstation und auf der Rückseite bezeichnen zwei Striche die Classe.





Kommt der Passagier zum Zug, so frägt der Schaffner wohin? „Nach Warburg zweiter". Der Passagier nimmt nach Anweisung Platz. Dem Schaffner bezeichnet bei der Revision der Billets die Nummer der Station das Reiseziel des Billetinhabers, und die Rückeseite des Billets die Classe, welche zu benutzen er berechtigt ist.**

Die Gültigkeit der Billets wird durch Datum und Zugnummer, welch' letztere gleichzeitig als Coupirung dient, dem Schaffner deutlich genug documentirt, wogegen für die Richtigkeit des Preises der Billeteur allein verantwortlich bleibt und durch Abgabe der Billets genügende Controle erreicht wird.

Die Abgangsstation ist, wie vorerwähnt, durch die dem Billet aufgedruckte untere Nummer bezeichnet. Es wird also nöthig, dass jede Station der Verwaltung eine besondere und fortlaufende Nummer erhält, was aber auch ohne Weiteres geschehen kann und dürften namentlich dem Betriebspersonal resp. Schaffner die Stationen ihrer Dienststrecke den Nummern nach recht bald geläufig werden, wenn man die Anordnung treffen wollte, dass wie für die Namen der Stationen das Bahnpolizei-Reglement es gebietet, auch die officielle Nummer der Station dem Namen angeschrieben werde.

22. Cassel. 22.

Ein durchschnittliches Maximum der Fahrdienststrecke mit 50 Stationen ist wohl nicht zu niedrig gegriffen und glaube ich annehmen zu dürfen, dass diese den Nummern nach auswendig zu kennen auch dem Schaffnerpersonal ermöglicht ist, zumal die angeschriebenen Stationsnummern ihrem Gedächtniss überall zu Hülfe kommen.

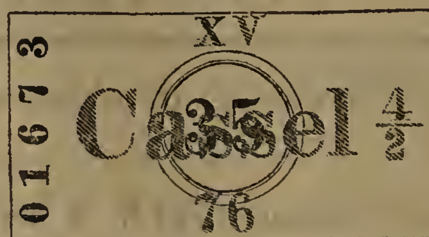
* Der Verfasser versteht unter Marke das Billet mit aufgedruckter Werthbezeichnung, welches die Verwaltung liefert; nicht etwa soll das Werthzeichen (wie die Briefmarke beim Postverkehr) von dem Billeteur aufgedruckt oder aufgeklebt werden. Dem Billet werden also beim Verkaufe nur diejenigen Signaturen aufgedruckt, welche auf den nachstehenden Billet-Abbildungen mit schraffirter Schrift wiedergegeben sind. Die Redaction.

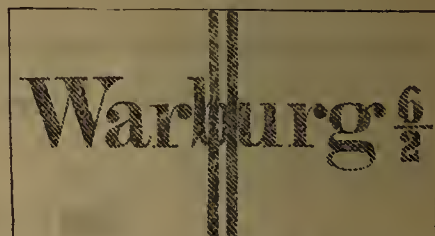
** Dass lediglich durch eine Nummer das Reiseziel des Billetinhabers, mit anderen Worten die bis jetzt auf den Eisenbahnbillets vollständig angegebene Eisenbahn-Bestimmungsstation angegeben werden soll, halten wir für kaum durchführbar. Dem Passagier, welcher doch ebenso gut wie der Schaffner prüfen muss, ob der Billeteur ihm ein in Betreff der Bestimmungsstation richtiges Billet (welches ihm zu seiner Legitimation dienen soll) gegeben hat, kann nicht zugemuthet werden, dass er Stations-Nummern auswendig lernt und mit Anhalt an diese Kenntniss prüft, ob sein Billet für die fragliche Bestimmungsstation Geltung hat. Viel eher würde es sich rechtfertigen, den Namen der Verkaufs-Station (Zugang), welche nach den Angaben des Verfassers im vorigen Satz (Es sei z. B. etc.) als Namen aufgedruckt werden soll, durch eine Zahl wiederzugeben. Es fragt sich nur, ob nicht technische Schwierigkeiten der Herstellung der verschiedenen Namen der Bestimmungs-Stationen durch die Stempel-Presse des Billeteurs entgegenstehen. Die Redaction.

Eine Erweiterung des Bahnnetzes hat nur eine directe Vermehrung der Nummern zur Folge aber keineswegs eine Vermehrung der Billets es sei denn, dass hier durch die bis dahin vorhandene Maximalwegelänge überschritten sei.

Die grösste der Verwaltungen Deutscher Eisenbahnen, die Bergisch-Märkische, hat z. Z. ca. 170 Stationen im Betriebe und ist der Maximalpreis eines Billets (excl. Verbandbillets) $11^3/_5$ Thlr. rot. 12 Thlr. also die Zahl der erforderlichen Billetwerthmarken $12 \times 30 = 360$ eine jedenfalls kleine Zahl gegenüber der erheblichen Anzahl, welche jetzt in den Billetschränken vorhanden sein müssen und beispielsweise für die Station Cassel innerhalb des Bahnnetzes der Berg.-Märk. Eisenbahn allein 996 beträgt, hier aber für sehr viele Stationen weder Schnellzug- noch Retourbillets verkauft werden. Wie viel verschiedene Billets die Berg.-Märk. Bahnverwaltung überhaupt herstellen muss, vermag ich nicht anzugeben, jedenfalls wird aber die Zahl mehrere Tausend erreichen.

Retourbillets werden bei der Zugangsstation auf der Rückseite abgestempelt.





Die Controle für die Anzahl der auf den einzelnen Stationen verkauften Billets, bleibt dieselbe wie bisher durch die den Billetwerthmarken aufgedruckten Nummern.

Ob es sich empfiehlt, diesen Apparat auch auf die Verbandsbillets zu übertragen, oder ob hier die bestehende Einrichtung beizubehalten ist, muss dem Ermessen erfahrener Controlbeamten anheim gestellt bleiben, da die dem entgegenstehenden administrativen Bedenken der Beurtheilung des diesem Gebiete völlig fremden Verfassers sich entziehen. —

Sollte diese Idee, welche von berufener Seite, sicherlich noch weiterer Vervollkommnung fähig ist, irgend welche Verwaltung zur probeweisen Einführung veranlassen, so ist der Verfasser gern bereit, die Skizze zu einem Apparat zur Verfügung zu stellen, welcher alle die vorbeschriebenen erforderlichen Manipulationen beim Verkauf der Billets, in derselben Zeit und mit derselben Präcision herzustellen gestattet, wie die Stempelpresse das jetzt erforderliche Abstempeln der Billets.

Cassel, im Februar 1874.

Höhmann, Baumeister.

Aus dem Gesetzentwurf für das Königreich Württemberg, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1873|75.

(Schluss aus No. 18.)

6. Bietigheim-Backnang-Hessenthal (Murrthalbahn.)

In den letzten Jahren sind die Vorarbeiten für diese Linie unter Leitung des Oberbaurathes von Morlok wieder aufgenommen, hierbei aber die Erstellung einer möglichst kurzen Transitbahn mit thunlichst günstigen Steigungsverhältnissen ins Auge gefasst worden. Nachdem auch in neuerer Zeit verschiedene Variantenlinien der Untersuchung unterworfen waren, stellte sich als Ergebniss der seitherigen Tracirungsarbeiten die nachstehend beschriebene Bahnlinie als diejenige heraus, welche der weiteren Detailprojectirung zu Grunde gelegt werden soll. Es verlässt hiernach die Murrthalbahn den Bahnhof Bietigheim in gleicher Richtung mit der Hauptbahn, und erhebt sich mit 1: 100 gegen den Gestütshof. Sodann überschreitet sie das Mühlbachthal und erreicht eine zwischen Heutingsheim und Beihingen zu errichtende Station, von welcher die Abzweigung einer Bahn gegen Ludwigsburg möglich ist. Von Beihingen senkt sich die Bahn, oberhalb dem Orte Benningen vorüberziehend, gegen das Neckarthal, überschreitet dasselbe ca. 30 Mtr. über der Thalsohle unterhalb Marbach, woselbst am rechtseitigen Gehänge des Strenzelbachthales der Bahnhof Marbach angelegt wird. Zu bemerken ist hierbei, dass sowohl Beihingen als Marbach in Bezug auf die Abzweigung einer Bottwarthalbahn ins Auge gefasst wird; ein Abschluss der diesfallsigen Studien ist zur Zeit noch nicht erfolgt. Den Bahnhof Marbach verlassend erhebt sich die Bahn und durchschneidet die Wasserscheide zwischen dem Neckar und Murrthal, lenkt unterhalb Erdmanns-

hausen in das Murrthal ein und zieht sich an den linksseitigen steilen Abhängen weiter, wobei Kirchberg gegenüber Gelegenheit zur Anlegung einer Horizontalen vorhanden ist. Nach Ueberschreitung des Buchenbachthales steigt die Bahn gegen Burgstall und von dort nach Ueberschreitung des Maubachthales, an dessen rechtsseitigem Gehänge sich die Weiblingen- Backnanger Bahnlinie herabsenkt, neben letzterer bis zum Bahnhof Backnang, welcher an dem linksseitigen Gehänge des Murrthales situirt ist. Die Bahn senkt sich nun gegen das Weissachthal, übersetzt dieselbe in einer Höhe von ca. 25 M. und erreicht nach Ueberschreitung des Bodenbachs, Schreppenbachs, Frauenklingenbachs, Buffenbachs an den Orten Zell und Aichelbach vorbei, die Station Oppenweiler. Mit günstigen Steigungsverhältnissen, zuerst in nordöstlicher Richtung bis gegen Sulzbach, und von dort in südöstliche Richtung übergehend, zieht sie sich in der Thalsohle auf der linken Seite der Murr, den Fuss der Bergabhänge an mehreren Stellen anschneidend, bis gegen Murrhardt. Der zwischen dem Fornsbach und Roththal gelegene Bergrücken, die sogen. Schanze, wird mittelst eines ca. 830 M. langen Tunnels durchbrochen. Ausserhalb des Tunnels wendet sich die Bahn im Roththal gegen Osten; an Fichtenberg und Mittelroth vorbeiziehend, durchbricht sie nach Ueberschreitung des Erlenbachs den dortigen Bergrücken mittelst eines Tunnels von 500 M. Länge und erreicht im Kocherthal den Bahnhof Gaildorf. An Klein Altdorf vorbei, überschreitet sie den Kocher oberhalb Gross-Altdorf und erreicht die Station Oedendorf, von welcher aus sich die Bahn am rechtsseitigen Kochergehänge nach Ueberschreitung des Adelbachs gegen Hirschfelden erhebt, in dessen Nähe zugleich für die Saline Wilhelmsglück die Anlage einer Station projectirt ist. Von hier aus steigt die Bahn Michelbach und Rauhen-Bretzingen rechts liegen lassend, gegen Hessenthal, woselbst die Bahn von Hall nach Crailsheim erreicht wird. Die Gesammtlänge der Bahn von Bietigheim nach Hessenthal beträgt $68{,}_{55}$ Kilom. Stationen sind vorgesehen bei Beihingen, Marbach, Kirchberg, Burgstall, Backnang, Oppenweiler, Sulzbach, Murrhardt, Fornsbach, Fichtenberg, Gaildorf, Oedendorf und Hirschfelden. Die stärkste Steigung wird 1:125 bis 1:100 nicht übersteigen. Die Curvenverhältnisse betreffend, so wird der kleinste Krümmungshalbmesser nicht unter 400 M. betragen. Die Hauptformation, welche die Murrthalbahn durchchzieht, sind der Hauptmuschelkalk und der Keuper. Die Baukosten sind einschliesslich der Betriebsmittel, jedoch ohne Verzinsung während der Bauzeit auf 15 750 000 Thlr. veranschlagt, wobei die Tunnels und grösseren Viaducte zweispurig, der sonstige Unterbau sowie die Grunderwerbungen aber für Eine Spur angenommen sind.

7. Stuttgart-Freudenstadt. Auf Grund umfassender Vorarbeiten und Verhandlungen hat sich die Kgl. Regierung dahin entschieden, die über Böblingen und Herrenberg nach Freudenstadt herzustellende Bahnlinie unmittelbar vom Hauptbahnhof Stuttgart ausmünden zu lassen, am Hasenberg aber zur künftigen Ermöglіgung einer Station daselbst und der Abzweigung einer Bahn nach Zuffenhausen, sobald das Bedürfniss hierzu eintritt, eine Horizontale von genügender Länge anzulegen. Vor derselben wird die Bahn hinter dem Kriegsberg in einem 530 M. langen Tunnel durchgeführt und über den Azenberg und Relenberg fortgesetzt. Die Bahn steigt sodann mit 1:100 gegen Vaihingen, durchbricht den Hasenberg in einem ca. 250 M. langen Tunnel, in einer Curve von 400 Mtr. Halbmesser. Die tiefeingeschnittene Thalschlucht an der Heslacher Wand muss mittelst eines Viaducts von 45 M. Höhe und ca. 160 M. Länge überschritten werden. Am Ende des 12 M. tiefen Einschnittes zwischen dem Nesenbach und Sindelbachthal beginnt die Station Vaihingen. Dieselbe ist so situirt, dass vor derselben später eine Filderbahn leicht abgezweigt werden kann. Von da durchbricht die Bahn den Höhenzug zwischen dem Körschthal und dem Reichenbachthal mittelst eines 200 M. langen Tunnels, verfolgt sodann in südwestlicher Richtung den Abhang des Madenthals und erreicht die Wasserscheide zwischen Nagold und Neckar, welche in einem 800 M. langen und 13 M. tiefen Einschnitt überschritten wird. Unmittelbar vor dem Bahnhof Böblingen wird die Einsattelung vor dem Galgenberge und dem Goldberge mittelst eines 10 M. tiefen Einschnitts durchbrochen. Vor der Station Ehningen überschreitet die Bahn die Wasserscheide zwischen Schwippe und Würm, hinter denselben das Thal der letzteren mittelst eines 40 Meter langen und 16 M. hohen Viaducts übersetzend und mündet in die Station Nufringen ein. Im Gefäll von 1:100 wird mittels eines 1100 M. langen, 22 M. tiefen Einschnittes der die Wasserscheide zwischen Würm und Ammer bildenden Röthelburg durchbrochen und wird mit dem Gefäll von 1:100 der Bahnhof Herrenberg erreicht. An der Buchhalde müsssen ein 450 M. langer, 17 M. tiefer Felseneinschnitt und einige Dämme ausgeführt werden. Von der Station Nebringen steigt sie mit 1:100 bis zum höchsten Puncte des Plateaus und erreicht, nachdem sie das Steinerthal mittelst einer 18 M. tiefen Auffüllung überschritten hat, die Station Bondorf. Nach Ueberschreitung des Killthals gelangt sie zur Station Ergenzingen. Diese Strecke enthält einen 1000 M. langen, $6{,}_4$ M. tiefen Einschnitt bei Bondorf und eine 9 M. hohe Auffüllung über das Killthal. Am Ende der Station Ergenzingen wendet sich dieselbe nach Westen und erreicht in der Sohle des Mauerthals fortlaufend die Station Eutingen, zugleich Trennungsstation für die Linien Stuttgart-Freudenstadt und Horb-Nagold. Die Verbindung beider Bahnlinien ist der Art projectirt, dass die Gäubahn sowohl in der Richtung nach Horb, wie nach Freudenstadt ein durchlaufendes Geleise erhält. Von dieser Station ab bis Hochdorf laufen beide Bahnen auf gemeinschaftlichem Damme neben einander. Mit der Station Hochdorf verlässt die Bahn die Horb-Nagolder Linie, durchschneidet den Eutinger Wald und erreicht die Station Altheim. Vom Ende dieser Station bis zum Anfang der Haltestelle Bittelbronn liegt die Bahn ebenfalls in der Steigung von 1:100. Letztere verlassend, tritt dieselbe nunmehr auf Preussisches Gebiet, folgt dann, dem ebenfalls nördlich von Dettlingen sich hinziehenden Bergabhang, verlässt das Preussische Gebiet und gelangt zu der Station Schopfloch. (Anstatt einer Haltestelle bei Bittelbronn und einer Station bei Schopfloch könnte mit Ersparung von ca. 100 000 Thlr. zwischen Altheim und Dornstetten die eine Station Dettlingen errichtet werden, eine definitive Wahl ist vorbehalten). Der höchste Punct der ganzen Bahnlinie wird alsbald in einem 700 M. langen und 2 M. tiefen Einschnitt passirt. Die Station Dornstetten verlassend, überschreitet sie das Kübelbachthal mit einem 220 M. langen, 42 M. hohen Viaduct, dann kurz darauf unterhalb von Grünthal das Aachthal mit einem weiteren 230 M. langen und ebenfalls 42 M. hohen Viaduct überschreitend, mündet sie endlich in die Station Freudenstadt. Die Länge beträgt $86{,}_7$ Kilom., (wobei die Linie der Gäubahn bei Eutingen als durchlaufend in Rechnung genommen ist.) Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 300 M. in der Wendecurve an der hohen Prag, sonst 350 Mtr. Der Bahnhof Freudenstadt liegt $405{,}_{75}$ M. höher als der Bahnhof Stuttgart, 285 M. höher als die Horizontale am Hasenberg. Die mittleren Entfernungen von Station zu Station sind folgende, ab Stuttgart: Hasenberg $7{,}_8$ Kilom.; Vaihingen $7{,}_1$ Kilom.; Böblingen 10 Kilom.; Ehningen: $6{,}_2$ Kilom.; Nufringen: $4{,}_7$ Kilom.; Herrenberg: $5{,}_3$ Kilom.; Nebringen: 4,5 Kilom.; Bondorf: $4{,}_5$ Kilom.; Ergenzingen: $3{,}_5$ Kilom.; Eutingen: $3{,}_5$ Kilom.; Hochdorf: $3{,}_5$ Kilom.; Altheim: $6{,}_8$ Kilom.; Bittelbronn: $5{,}_{27}$ Kilom.; Schopploch: $3{,}_{15}$ Kilom.; Dornstetten: $4{,}_{64}$ Kilom.; Freudenstadt: 6 Kilom. — Die Bahnlinie befindet sich theils in der Keuperformation in Muschelkalk, theils in Wellendolomit, Mergel- und Lettenkohle. Die summarische Kostenberechnung stellt sich insgesammt auf 18 154 500 Fl., wobei eine Verzinsung des Baucapitals während der Bauzeit nicht in Rechnung gebracht ist.

Vereinsgebiet.

Berliner Briefe.

Berlin, 9. März. (Bedrängnisse der Eisenbahnindustrie; Tariffrage; Inspection der Neubauten; nothleidende Bahnen; Saal-Unstrutbahn; Oberlausitzer Eisenbahn; Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn; Magdeburg-Leipziger Eisenb.; Westfälische Eisenbahn.)

Die Bedrängnisse der Eisenbahnindustrie fahren fort ihre werthzerstörende Wirkung auf die Course der Eisenbahnactien auszuüben. Es ist nicht das Treiben der Speculation, welches dafür verantwortlich zu machen ist, sondern es ist das Privatpublicum, welches durch die Verluste auf einem Actiengebiete, das sich besonders der Vorliebe solider Capitalisten erfreute, kopfscheu geworden ist. Dass die Baisse der Eisenbahnactien eine Reaction erfahren wird, lässt sich auch vor der Hand nicht annehmen.

In der Tariffrage sind die Aussichten keineswegs günstiger geworden und steht die endgültige Erledigung derselben noch in weitem Felde. Das neueste Bulletin in dieser Hinsicht kennzeichnet zwar die Haltung der Reichsbehörde nicht mehr gradezu ablehnend, andrerseits bleibt es aber dabei, dass die Entscheidung vertagt ist, bis die 1873er Ergebnisse vorliegen und scheint auch wie schon der Artikel 45 der Reichsverfassung dies erwarten liess, die Hoffnung nichtig, dass den Einzelregierungen ein gesondertes Vorgehen in der Tariffrage zugestanden wird. Im gestrigen Bundesrath besprach man nämlich eine Mittheilung des Reichskanzlers über die beabsichtigte allgemeine Tariferhöhung, insofern eine solche als wirkliches, durch Erhöhung der Betriebsausgaben motivirtes Bedürfniss sich herausstellt. Zu diesem Behufe habe der Reichskanzler das Reichseisenbahnamt veranlasst, die Betriebsergebnisse für 1873 und das Maass der Steigerung der einzelnen Ausgabefactoren zu ermitteln, gleichzeitig aber wegen einer mit Einführung des Markpfennigs unvermeidlichen Reform der Tarife Erörterungen, unter verfassungsmässiger Berücksichtigung solcher Transportartikel, welche erste und unentbehrliche Lebensbedürfnisse sind, einzuleiten und nach dem Ergebniss eine Vorlage für den Bundesrath vorzubereiten. Indem der Reichskanzler dem Bundesrathe diese Mittheilung macht, beantragt er, zu beschliessen, die Bundesregierungen einzuladen, bis zum Eingange und zur Berathung der gedachten Vorlage ihre Entscheidung über die Eisenbahntarife auszusetzen. Die betreffenden Ausschüsse werden sich nun in diesem Sinne mit der Tariffrage beschäftigen, und wird die Angelegenheit unter solchen Umständen wohl in Jahresfrist spruchreif sein. Ist somit die Constellation für die bestehenden Bahnen keine günstige, so ist auch für die im Bau begriffenen Bahnen das Dasein kein leichtes. Die Preussische Regierung scheint die gesetzlichen Bestimmungen nachsichtslos zur Anwendung bringen zu wollen. Neuerdings soll, um die Solidität der Bauten und die strenge Erfüllung aller übernommenen Verpflichtungen bei den in der Ausführung begriffenen Privatbahnen sicher zu stellen, überall ein Staats-Commissarius ernannt werden, der vom ersten Beginn ab bis zur gänzlichen Fertigstellung alle Rechte der Oberaufsichtsbehörde geltend zu machen hat. Es sind bereits für zwei Gruppen von Privatbahnen solche Commissarien ernannt worden, so z. B. für die Gruppe Berlin-Dresden, Oels-Gnesen und Posen-Creuzburg. Sehr fühlbar für unsere Bahngesellschaften ist die Versagung der Aufnahme von Prioritäts-Anleihen.

Die Berliner Nordbahn und Breslau-Warschauer Bahn befinden sich dadurch in einer sehr precairen Situation. Die Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Bahn-Gesellschaft steht zum Theil in Folge interner Vorfälle vor einer Katastrophe, die nur dadurch vermieden werden kann, dass der Gesellschaft mit ca. 500 000 Thlr. unter die Arme gegriffen wird. Falls die Crefeld-Kr.-Kempener Bahn sub hasta kommen sollte, so ist anzunehmen, dass die Bergisch-Märkische Bahn dieselbe ersteht.

Der Direction der Saal-Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft ist zur Inbetriebsetzung von Arbeitszügen behufs des Transports von Baumaterial auf der Bahnstrecke innerhalb des Kreises Eckartsberga die landespolizeiliche Genehmigung ertheilt.

Es liegen ein Geschäftsbericht und die Anträge der Direction der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft vor, über welche sich die Generalversammlung vom 19. cr. schlüssig zu machen haben wird. Wir heben aus dem Berichte nur folgende Data, die Finanzlage betreffend, hervor. Die Einnahmen der Gesellschaft bis Ende Januar bestehen in dem eingezahlten Actiencapitale mit 600 000 Thlr. und in Gewinnen und Zinsen mit 293 925 Thlr. An Ausgaben sind bis jetzt geleistet 5 189 497 Thlr., es bleiben demnach Ende Januar 1 104 428 Thlr. der Gesellschaft zur Verfügung, welche für den Bau genügen werden. Dagegen fehlen die Mittel für die Hinterlegung in den Reservefonds mit 60 000 Thlr., für Mehrbauten 500 000 Thlr., für Bildung eines Betriebsfonds 40 000 Thlr. Es wird daher bei der Generalversammlung die Ermächtigung zur Contrahirung einer Prioritätsanleihe bis zur Höhe von 600 000 Thlr. beantragt werden. Ferner wird die Generalversammlung über Abänderungen des Statuts beschliessen, von denen wir hervorheben, dass der Aufsichtsrath aus 9 Mitgliedern bestehen soll und dass von der Zeit ab, wo die Bahn in Betrieb gesetzt wird, die Zahl auf 5 beschränkt wird, dass die Direction ihre Geschäfte nach einer vom Handelsminister festzustellenden Geschäfts-Ordnung zu führen hat, dass eine Verschmelzung der Directionen, Bureaus und Cassen der Oberlausitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellscsaft herbeigeführt wird und eine darauf bezügliche Vereinbarnng getroffen werde.

Die Actionaire der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft sind zu der am 14. April d. J. abzuhaltenden diesjährigen ordentlichen Generalversammlung zur Berathung und Beschlussfassung über folgende Gegenstände eingeladen. 1) Bericht des Vorstandes über die Betriebsrechnung pro 1873 und Vorlage der Bilanz. 2) Bericht der Revisoren über die Prüfung der Bilanz pro 1873. Beschlussfassung über die Vorschläge zur Dividenden-Vertheilung, Decharge-Ertheilung an den Vorstand, Renumeration der Revisoren. 3) Genehmigung des nach Massgabe der Beschlüsse der General-Versammlungen vom 5. Mai und 5. November v. J. und den Anordnungen der Königlichen Staatsregierung abgeänderten Statuts. 4) Wahl des Aufsichtsraths gemäss der Bestimmungen des abgeänderten Statuts. 5) Abänderung des mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie abgeschlossenen Betriebsüberlassungs-Vertrages nach den Bestimmungen des Ministerial-Erlasses vom 16. December 1873. 6) Ermächtigung des Aufsichtsrathes zur Vereinbarung mit der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft über Vereinigung der beiderseitigen Directionen und Hauptverwaltungen.

Die Actionäre der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft sind zu einer ausserordentlichen General-Versammlung auf den 31. März d. J. eingeladen, um über folgende Anträge des Directoriums und des Gesellschaft-Ausschusses zu berathen und zu beschliessen:

1. die Abänderung der Statuten Behufs Erweiterung des Stammunternehmens durch Ankauf der, der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie eigenthümlich gehörenden, der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft bisher nur pachtweise zum Betriebe überlassenen Bahnstrecke von der Sächsischen Landesgrenze bei Schkeuditz bis zum Bahnhof Leipzig, sowie eines Theiles des zu dem Letzteren verwendeten Terrains nach Maassgabe des mit dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie unterm 13. November 1873 abgeschlossenen Kaufvertrages;
2. die Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel durch Vermehrung des Actien-Capitals des Stammunternehmens, oder durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen;
3. die Ermächtigung der Gesellschaftsvorstände, die Genehmigung zu dem Ankaufe nachzusuchen und die erforderlichen Statutnachträge mit den betreffenden Staatsregierungen zu vereinbaren.

Die Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn in Münster ist mit der Ausführung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Oberhausen oder Sterkerade nach den Hafenanlagen von Ruhrort beauftragt worden.

* **Nassauische Eisenbahn.** Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden leitet den Bau folgender Bahnstrecken:

1) von Oberlahnstein bis jenseits der Mosel bei Coblenz, als Theilstrecke der durch Gesetz vom 11. Juni 1873 genehmigten directen Preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Sierk.

Der Unterbau dieser $1_{,33}$ Meilen = 10 Kilometer langen Bahnstrecke wird für zwei Geleise hergestellt. Der Bau ist noch nicht in Angriff genommen, und mit der Acquisition des Terrains noch nicht begonnen. Die Bahnstrecke erhält durch ihre anschliessenden Strecken grosse Bedeutung und erhält Stationen zu Niederlahnstein und Coblenz ($0_{,8}$ M.)

Besondere technische Schwierigkeiten bietet die Anlage eines gemeinschaftlichen Bahnhofes mit der Rheinischen Bahn zu Coblenz. Ausserdem sind drei grössere Ueberbrückungen auszuführen: eine Brücke über die Lahn, eine solche über den Rhein und eine über die Mosel.

2) von Station Eschhofen der Nassauischen Eisenbahn bis Camberg als Theilstrecke der Bahn von Frankfurt und Wiesbaden durch das Lorsbachthal nach Station Limburg der Nassauischen Eisenbahn. Diese Bahnstrecke wird durch den Preussischen Staat für Rechnung der Hessischen Ludwigsbahn gebaut, welcher letzteren unterm 7. August 1872 Concession hierzu Preussischerseits ertheilt worden ist.

Der Unterbau dieser $2_{,33}$ Meilen = $17_{,50}$ Kilom. langen Bahnstrecke wird für ein Geleise hergestellt, das Terrain ist für zwei Geleise erworben. Das Baucapital ist im Ganzen zu 950 000 Thlr. und pro Meile zu 380 000 Thaler veranschlagt.

Der Bau der $1_{,70}$ Meilen langen Strecke von Eschhofen bis Niederselters wurde Anfangs November 1872 in Angriff genommen, und wird in der ersten Hälfte des laufenden Jahres vollendet werden. Mit dem Bau der $0_{,63}$ Meilen langen Strecke von Niederselters bis Camberg wird in diesem Frühjahr begonnen werden. Die Vollendung dieser Strecke wird im August 1875 erfolgen. Mit ihrer Fortsetzung nach Frankfurt, resp. Wiesbaden hat die Bahn Bedeutung sowohl für den durchgehenden Verkehr als auch in strategischer Hinsicht. — Im Localverkehr dient die Bahnsrtecke hauptsächlich zur Abfuhr von Eisenerzen.

Die Strecke erhält folgende Stationen: Eschhofen, Niederselters $1_{,7}$ M., und Camberg $2_{,3}$ M.

Technische Schwierigkeiten von Belang kommen nicht vor. — Bauleitender Techniker beider Bahnen ist der Regierungs- u. Baurath Hilf.

* **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Nach officieller Mittheilung hat das Directorium dem Verwaltungsrathe, welchem die Festsetzung statutenmässig u. vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministeriums zusteht, die Vertheilung einer Dividende von 8 Proc. pro 1873 vorzuschlagen beschlossen.

* **Berlin-Hamburger Eisenbahn.** Die Direction wird officieller Meldung zufolge für die Actien Lit. A. die Vertheilung einer Dividende von 10 Proc. in Vorschlag bringen.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Dem mit der speciellen Beaufsichtigung der Bauausführung der Eisenbahnen Münster-Enschede, Dortmund-Enschede und Lemförde-Bergheim betrauten Baurath Hardt zu Dortmund ist unter Belassung in diesem Verhältniss die Stelle eines technischen Mitgliedes bei dem Königlichen Eisenbahn-Commissariat in Coblenz, mit Anweisung des Wohnsitzes daselbst und dem bisherigen Betriebs-Inspector der Köln-Mindener Eisenbahn Carl Wilhelm Hepner zu Hamm aus Anlass seines Uebertritts in den Ruhestand der Character als Baurath verliehen worden.

Der Königl. Eisenbahn-Director Göring, bisher Mitglied der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn, ist in gleicher Eigenschaft zur Königl. Direction der Ostbahn versetzt und zum Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Commission zu Berlin; der Regierungs-Assessor Kost, bisher Mitglied der Königl. Direction der Ostbahn in Bromberg, zum Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direction in Cassel; der Regierungs-Assessor Hedemann unter Belassung in seiner Stellung als Mitglied der Königl. Commission für den Bau der Bahn Berlin-Nordhausen zum Mitgliede der Königl. Direction der Ostbahn ernannt worden.

Der Königl. Eisenbahn-Baumeister van den Bergh zu St. Wendel ist in gleicher Eigenschaft nach Barby versetzt und sind demselben die Functionen eines Abtheilungs-Baumeisters bei dem Bau der Eisenbahn von Berlin nach Nordhausen übertragen worden.

Der bisherige Baumeister Altenloh zu Coblenz ist als Königl. Eisenbahn-Baumeister im Verwaltungsbezirk der Königl. Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden angestellt, und sind demselben die Functionen eines Abtheilungs-Baumeisters bei dem Bau der Bahnstrecke Oberlahnstein-Coblenz Güls übertragen worden.

Badische Staatsbahnen. Dem Bezirksingenieur H. Beger in Constanz wurde die Wasser- und Strassenbauinspection Offenburg und dem Sectionsingenieur J. Schmidt in Sinsheim die Inspection Constanz als Bezirksingenieur übertragen.

Württembergische Staatsbahnen. Dem Finanz-Assessor Göz bei der Eisenbahn-Direction wurde der Titel und Rang ein Finanz-Rathes verliehen.

Ausland.

—*st*— **Gotthardbahn.** (14. Monatsbericht). I. Grosser Tunnel. Am letzten Januar 1874 waren hergestellt:

Nordseite (Göschenen).		
am Richtstollen	$672_{,2}$	lauf. Meter
an der Erweiterung desselben	$590_{,0}$	„ „
Südseite (Airolo)		
am Richtstollen	$647_{,7}$	„ „
an der Erweiterung desselben	$332_{,0}$	„ „
am Gewölbmauerwerk	$145_{,0}$	„ „
am östlichen Widerlager	$101_{,9}$	„ „
am westlichen Widerlager	$141_{,6}$	„ „
am Entwässerungscanal	$115_{,3}$	„ „

Durchschnittlich waren dabei 1215 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Das vom Richtstollen im Monat Januar durchfahrene Gestein bestand durchgängig aus granitischem Gneiss mit-

viel eisenhaltigen Glimmer und Feldspath; der Felsen war, mit Ausnahme einiger wenigen feuchten Stellen, ganz trocken. An der Angriffsfront war die mittlere Temperatur der Luft + 19,6° C., während die äussere Luft — 1° C. hatte. Zum Transport des Ausbruchmaterials dient nun eine kleine Locomotive, deren Tender einen Luftbehälter trägt, da der Betrieb dieser Locomotive statt durch Wasserdampf mittelst comprimirter Luft geschieht, welche den Reservoirs oder im Nothfalle der Luftleitung entnommen wird; hierdurch vermeidet man den Rauch im Tunnel. In den Werkstätten bei Göschenen wurden zwei neue Bohrmaschinen, System Ferroux angefertigt; zu den Bohrarbeiten sind jedoch, wie früher, die Maschinen Dubois und François in Verwendung gewesen, mit Ausnahme einiger Tage, an welchen man ein neues Gestell mit Maschinen Sommeiller, Mac Kean und Ferroux probirt hatte. Der durchschnittliche Fortschritt pro Tag war 2,323 Meter.

Werkplatz Airolo. Das angetroffene Gestein war Quarz und Glimmerschiefer. Der Wasserzudrang ist in steter Abnahme und betrug gegen Ende des Monats 170 Liter pro Secunde, mit einer Temperatur von 8—9 °C. Diese Wasserabnahme steht ohne Zweifel im Zusammenhange mit der gegenwärtig herrschenden Trockenheit am ganzen Südabhange des Gotthard und der geringen Wassermenge der Quellen. Die Luft im Tunnel hatte eine mittlere Temperatur von + 12 °C., die äussere eine solche von + 1,6 °C. Auch hier wurde die zum Materialtransport dienende Locomotive für den Betrieb mit comprimirter Luft eingerichtet und damit ein gutes Resultat erzielt. Der Fortgang der Arbeit ist etwas zurückgeblieben, in der ersten Hälfte des Monats wegen des bedeutenden Wasserzudranges, in der zweiten wegen der Zähigkeit und aussergewöhnlichen Härte des Gesteins, in welches an der Angriffsstelle bis zu 30 Löcher gebohrt werden mussten. Der durchschnittliche tägliche Fortschritt war 1,668 Meter.

Tessinische Thalbahnen. Die Arbeiten sind im Allgemeinen in befriedigender Weise vorwärts geschritten. Die Gesammtzahl der auf den Tessinischen Thalbahnen beschäftigten Arbeiter betrug durchschnittlich pro Tag 3821, der auf der ganzen Gotthardbahn 5036.

* **Schweiz.** (Langnau-Luzern.) Den Bau dieser 54,4 Kilom. langen Bahn führt die Bern-Luzern-Bahngesellschaft gemäss Concession vom Juli 1870 aus. Dieselbe wird einspurig gebaut und kommen auf derselben mehrere kleine Tunnels (einer von 1 100 m) und 8 Brücken von über 10 m Lichtweite vor. Das veranschlagte Baucapital beträgt 6 600 000 Fr. für Bern-Langnau und 14 Millionen Frcs. für Langnau-Luzern. — Langnau-Luzern wurde am 13. Januar 1873 in Bau genommen; Vollendungstermin 1. Mai 1875.
Für den durchgehenden Verkehr hat die Bahn die Bedeutung als Transit-Westschweiz und nordöstliches Frankreich (Touristenbahn.) — Localverkehr (bedeutender Holz- und Käsehandel, Viehandel etc.) zwischen Westschweiz-Bern-Luzern-Ostschweiz.

Stationsorte und deren Entfernungen ab Langnau - Suchschachen 5,290 Kilom., Wiggen 11,200 Kilom., Escholzmatt 14,400 Kilom., Schüpfheim 22,300 Kilom., Entlebuch 28,500 Kilom., Wohlhausen 36,800 Kilom., Malters 45,200 Kilom., Littau 52,300 Kilom., Luzern 54,500 Kilom. Direction zu Bern. Präsident: Eidgen. Oberst J. Meyer in Bern; Mitglieder: Regierungsrath Jost Weber in Luzern und Nationalrath Burcher in Burgdorf. Bauleitender Techniker: Oberingenieur E. Dapples. Gebaut wird die Bahn theils von verschiedenen Unternehmern, theils in Regie-Bau. I. Section: Langnau-Schüpfheim; II. Section: Schüpfheim-Wohlhausen; III. Section: Wohlhausen-Luzern.

* **Römische Bahnen.** Die Italienische Südbahn-Gesellschaft hat mit dem Arbeitsminister eine Convention abgeschlossen, welche derselben den Betrieb der Römischen Eisenbahnlinien überträgt und dieselbe zum Ausbau des Calabrisch-Sicilianischen Bahnnetzes, sowie zur Ausführung aller von der Regierungs-Commission bei den Römischen Bahnen als erforderlich constatirten Reparaturen verpflichtet.

Technisches.

* **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Versammlung am 10. Februar 1874. Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Streckert. Der Vorsitzende gab aus den vom Herrn Handelsminister dem Verein übersandten statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1872 eine allgemeine Uebersicht über die Längen, Anlagekosten, Rentabilität etc. derselben. Eine Vergleichung der Jahre 1862 und 1872 ergiebt für die Gesammtlänge der Bahnen 6024 gegen 12 752 Kilom., der doppelgeleisigen Bahnstrecken 1821 gegen 4885 Kilom. und des verwendeten Anlagecapitals 410 535 432 gegen 927 469 694 Thlr.; sodann 1513 Locomotiven mit 30 107 450 zurückgelegten Nutzkilometer gegen 4335 mit 90 188 272; ferner 2359 Personenwagen gegen 6794 und 31 339 Lastwagen gegen 100 984. Personen wurden befördert 25 928 393 gegen 86 442 679 und Güter transportirt 406 854 797 gegen 1485 872 648 Ctr.; die Einnahmen betrugen für jede Person und jeden Kilometer 5,02 gegen 4,24 Pfg. und für die Güter für jeden Centner und Kilometer 0,39 gegen 0,29 Pfg.; sodann die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr 15 055 740 gegen 38 299 237 Thlr.; aus dem Güterverkehr 32 038 669 gegen 94 574 044 Thlr. und zusammen pro Kilometer 8400 11415 Thlr.; die Augaben dagegen 4129 gegen 6954 Thlr. und der Ueberschuss aus den Einnahmen 25 787 000 gegen 56 364 554 Thlr. Die Durchschnittsrente für das verwendete Anlagecapital stellte sich auf 4,85 (mit Garantiezuschuss 5,40) gegen 5,54 p. C. (mit Garantiezuschuss 5,77 p. C.) Während die Tarife für den Personenverkehr in den letzten 20 Jahren nicht erhöht worden seien, sei für den Personenverkehr durch den geringen Satz von 1½ Sgr. pro Meile für die vierte Classe und die Einführung der Retour- und Abonnementsbillets eigentlich eine Verringerung eingetreten. Die Eisenbahnsteuer, die Gemeindesteuern, die Leistungen für die Postverwaltung etc. nehmen bei den Privatbahnen etwas über 20% der Beträge in Anspruch, welche auf die Dividenden entfallen. Im Jahre 1872 betrug die Durchschnittsrente des verwendeten Anlagecapitals bei den Staatsbahnen 5,98 p. C., bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen 5,01 p. C. (und mit Garantiezuschuss 5,10 p. C.) und bei Privatbahnen mit eigener Verwaltung 5,48 p. C. (und mit Garantiezuschuss 5,90 p. C.).

Der Schriftführer machte sodann unter Vorlegung der zugehörigen Zeichnungen Mittheilung über eine demselben vom Baumeister Hohmann in Cassel zugegangene und erdachte Construction einer Drehscheibe ohne tragende Unterlage und einer Schiebebühne und eventuell auch Drehscheibe nach gleichem Principe construirt; dasselbe besteht darin, dass die Plattform der Drehscheibe und Schiebebühne an einem durch Träger und Winkeleisen gebildeten Rahmen hängend von den über ein beziehungsweise mehrere Geleise aufgestellten Trägern getragen wird; die drehende Bewegung soll durch ein Kugelgelenk und die seitliche durch Rollenlager bewirkt werden. In der hieranschliessenden Debatte wurde auf die starke Deformation der Plattform der Drehscheibe hingewiesen, welche bei der Construction selbst durch Berechnung nicht vollständig mit Sicherheit festgestellt werden könne.

Am Schlusse der Sitzung wurden in üblicher Abstimmung in den Verein als ordentliche einheimische Mitglieder aufgenommen: die Herren Geheime Regierungsrath Dr. Gerstner, Eisenbahn-Baumeister Ballauf und Bau-Director Stute.

— *st.* — **Dampferzeugung bei Betriebsmaschinen durch Sonnenwärme.** Maschinen die direct durch Sonnenwärme betrieben werden, hat man wiederholt zu construiren versucht so z. B. der Französische Physiker Mouchot, dessen Dampfmaschine aus einem aussen geschwärzten, mit Wasser gefüllten Kupferkessel bestand, welcher durch einen grossen Brennspiegel eigenthümlicher Construction erwärmt wurde. Ein gläserner Mantel um die Kessel, obwohl er die Einnahme der Wärme gar nicht vermindert, hindert gleichwohl die Ausstrahlung derselben vermöge der Eigenschaften des Glases, nur die leuchtenden, nicht aber die dunklen Strahlen passiren zu lassen. Mouchot berechnete, dass es leicht sein würde, mit einer solchen Maschine mehrere Pferdekraft Arbeit zu leisten, während die Unterhaltung ausser Bedienung nichts koste. In Poggend. Annal. nimmt nun G. A. Bergh in Drontheim dieses Problem von Neuem auf. Derselbe verwirft die Anwendung des Wassers zur Dampferzeugung in derartigen Maschinen, weil der hohe Siedepunct schon in unseren Dampfmaschinen einen bedeutenden Wärmeverlust zur Folge habe. Statt dessen müsse im Kessel der Sonnenmaschine eine bei geringer Temperaturerhöhung siedende Flüssigkeit, wie z. B. Methyläther, Methylchlorid, schweflige Säure etc. zur Verdunstung kommen. Letztere würde in Schwefelkiesgegenden zu einem sehr geringen Preise in grosser Menge herstellbar sein und könnte in vernieteten Metallkesseln im flüssigen Zustande versendet werden. Um mit dieser Flüssigkeit durch Sonnenschein in zweckmässig construirten Kesseln eine Dampfspannung von drei Atmosphären und darüber zu erlangen, bedarf es keiner Brennspiegel und ähnlicher Vorrichtungen, die selbst einer Maschinerie bedürfen, um dem Gange der Sonne zu folgen. Natürlich würde die schweflige Säure nach ausgeübter Leistung immer wieder verdichtet und dem Sonnenkessel von Neuem zugeführt werden. Bergh glaubt, dass eine solche Maschine auch in unseren Breiten mit Vortheil arbeiten könnte, wenn man sie mit einer Heizvorrichtung verbände, um sie auch bei bewölktem Himmel in Thätigkeit zu erhalten Sie würde im Winter mit nicht geringerem Vortheil arbeiten, da alsdann die Condensation des Gases durch Eisvorrath erleichtert wird, wodurch die geringere Kraft der Sonnenstrahlen reichlich aufgewogen werden dürfte.
(Deutsche Industrie-Zeitung.)

Miscellen.

Zusammenstellung

abhanden gekommener, zur Amortisation angemeldeter und gerichtlich zu mortificirender Eisenbahn-Werthpapiere.

Bergisch-Märkische Stammactien à 100 Thlr.: No. 265 850 bis 265 852. 427 996 bis 97. 431 470.

Quittungsbogen Serie Q. No. 4 der Actien, Emission de 1873. über die Einzahlung von 40% = 80 Thlr. auf 2 neue Bergisch-Märkische Stammactien.

Desgleichen Serie R. No. 15 über die Einzahlung von 40% = 800 auf 20 neue Bergisch-Märkische Stammactien.

Stammactien der Hessischen Nordbahn à 100 Thlr.: No. 77 366.

Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen II. Serie à 100 Thlr.: No. 14 074 14 304.

Bergisch - Märkische Prioritäts - Obligationen III. Serie à 100 Thlr.: No. 51 565 77 139 78 345 110 468 116 087.

Bergisch - Märkische Prioritäts - Obligationen IV. Serie à 100 Thlr.: No. 5044 8579.

Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen V. Serie à 200 Thlr.: No. 5036.

Desgleichen à 100 Thlr.: No. 21 756.

Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Actien I. Serie à 100 Thlr.: No. 3881.

Bergisch-Märkische Nordbahn Prioritäts-Obligationen à 500 Thlr.: No. 2749.

Desgleichen à 100 Thlr.: 4665 5499—500 6781 24 490 31 746.

Bergisch-Märkische Prioritäts-Pbligationen VII. Serie à 200 Thlr.: No. 12 517.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn: Stamm-Actien No. 26 493 26 494 35 596 35 597 35 599 35 600 35 654 und 15 055 und Stamm-Prioritäts-Actie No. 16 380.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn: Stamm-Actien No. 72 827 75 827—8 80 397 89 648—83. Prioritäts-Obligation Lit. D. neue Emission No. 34 867 nebst Coupons No. 3—12 und Talon. Coupons Ser. V. No. 6—12 zu den Prioritäts-Obligationen Lit. A. No. 2691 3757 und 4792, sowie die Coupons Ser. II. No. 9—12 zu den Prioritäts-Obligationen Lit. C. neue Emiss. No. 4718 4720 4721 4722 4723 5724 4725 4726 4727 4728 4738 und 38 468. Coupons No. 1 bis 12 nebst Talon zur $4^1/_2$% Prioritäts-Obligation Lit. D. neue Emiss. No. 29 426.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn: Prioritäts-Obligation: von Littr. G. No. 6688 oder Coupon-Bogen nebst Talon.

Neue Stamm-Actien: von No. 25 818 und No. 38 168 die beiden ganzen Coupon-Bogen mit Zins-Coupon No. 6. fällig am 1. Januar 1872, und Dividendenscheinen No. 8, 9 und 10 pro 1872, 1873 und 1874 nebst den beiden Talons.

Neue Stamm-Actie: von No. 25 817 der Zins-Coupon No. 6, fällig am 1. Januar 1872.

Neue Stamm-Actie: von No. 25 819 der Zins-Coupon No. 6, fällig am 1. Januar 1872

Berlin-Stettiner Eisenbahn: Actien No. 38 840 39 325 39 376 und 51 089 über je 200 Thlr.

Zins- und Dividendenscheine Serie III. No. 21 22 23 und 24, sowie der Talons zu den Actien No. 23 708 28 480 und 28 481 à 200 Thlr. und No. 20 144a, 20 272b. und 20 973b à 100 Thlr.

Zins- und Dividendenscheine Serie IV. No. 1—24 und die Talons zu den Actien No. 21 087 21 088 und 21 109 à 100 Thlr. No. 7776 12 065 24 870 25 038 25 376 39 307 39 308 39 309 à 200 Thlr.

Köln-Mindener Eisenbahn: Stamm-Actien Lit. B. No. 47 520 47 521 47 531 à 200 Thlr.

$4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. Ba. No. 34 544 à 500 Thlr.

No. 38 001 38 002 à 200 Thlr.

4% Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. A. No. 2693 à 1000 Thlr.

No. 3729 11 848 13 910 à 500 Thlr.

No. 73 5576 7658 12 776 25 675 25 676 25 677 25 678 25 679 26 802 29 628 29 629 31522 42 583 à 100 Thlr.

4% Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. B. No. 56 701 57 154 à 100 Thlr.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn: Stamm Actien No. 5397 38 431 12 730 21391 21392 21393 21 394 21 395 44 470 12 673 und 1267 (?).

Märkisch-Posener Eisenbahn: Stamm-Prioritäts-Actie No. 35 808 über 200 Thlr.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn: Talon der Stamm-Actien Lit. B. No. 60 911 60912. (B. B.-Z.)

Markt-Bericht

über Bergwerks-Producte und Metalle. Von Leopold Hadra. Berlin, 11. März 1874. Das Geschäft nahm in vergangener Woche einen ruhigen Verlauf, nur in der Roheisen-Speculation gab sich eine wesentliche Lebhaftigkeit kund, die ein tägliches Schwanken der Preise zur Folge hatte.

Kupfer. In England ruhig. Chili 78—80 Pfd. Sterl. Wallaro 89—90 Pfd. Sterl. Urmeneta 90—91 Pfd. Sterl. Hiesiger Preis für Englische Marken 29 bis 30 Thlr. per Ctr. Mansfelder Garkupfer $30^1/_2$ Thlr. per Ctr. Raffinade $30^1/_3$—$30^5/_6$ Thlr. per Ctr. Cassa ab Hütte. Detail-Preise 1 bis $1^1/_2$ Thlr. höher.

Bruchkupfer. Je nach Qualität $24^1/_2$—27 Thlr. loco per Ctr.

Zinn still. Banca in Holland 61—62 Fl. Hier Bancazinn $37^1/_3$—$38^1/_2$ Thlr. per Ctr. Straits in England 96—97 sh. Hier Prima Lammzinn je nach Qualität $36^1/_2$—$37^1/_2$ Thlr. per Ctr. Secunda desgleichen $35^1/_3$ Thlr. per Ctr. im Einzelverkauf verhältnissmässig höhere Preise. Bruchzinn 25—27 Thlr. per Ctr.

Zink ruhig. In Breslau W. H. v. Giesche's Erben $8^2/_3$ Thlr., geringere Marken $8^1/_4$—$8^1/_2$ Thlr. per Ctr. In London 23 Pfd. Sterl. 10 sh. Hier am Platze erstere $9^1/_{12}$—$9^1/_3$ Thlr., letztere $8^7/_{12}$—$8^5/_6$ Thlr. per Ctr. Im Detail verhältnissmässig höher.

Bruch-Zink 5—$5^1/_2$ Thlr. loco per Ctr.

Blei unverändert. Tarnowitzer so wie von der Paulshütte, G. v. Giesche's Erben ab Hütte $7^2/_3$ Thlr. per Ctr. Casse. Loco hier $8^1/_6$—$8^1/_3$ Thlr. Harzer und Sächsisches $8^1/_3$—$8^1/_2$ Thlr. Detailpreise verhältnissmässig höher. Spanisches San Andres und San Louis $8^1/_3$—$9^1/_3$ Thlr.

Bruch-Blei $6^1/_6$—$6^1/_2$ Thlr. loco per Ctr.

Roh-Eisen. Der Markt in Glasgow war sehr belebt. Warrants gingen bis auf 95 sh. 3 p. herauf, konnten jedoch diesen Höhepunct nicht behaupten, und gingen wieder bis auf 89 sh. 3 p. zurück. Verschiffungseisen ruhig. Langloan und Coltness 98—100 sh. f. a. B. Glasgow. Hiesige Lagerpreise für gute und beste Schottische Marken 62—67 Sgr. per Ctr. Englisch-Roheisen 52—56 Sgr. per Ctr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 47—49 Sgr. per Ctr. Giesserei-Roheisen mit 51 Sgr. per Ctr. Weisses Holzkohlen-Roheisen wird loco Ofen mit $52^1/_2$ Sgr. per Ctr. angeboten.

Bruch-Eisen. Je nach Qualität 1—$1^2/_3$ Thlr. loco per Ctr.

Stab-Eisen. Gewalztes $3^1/_2$—$3^2/_3$ Thlr. per Ctr. ab Werk, Geschmiedetes bis $4^1/_6$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger $5^2/_3$—$6^1/_2$ Thlr. loco per Ctr. je nach Dimension.

Eisenbahnschienen. Zu Bauzwecken geschlagene $2^1/_2$—$2^5/_6$ Thlr., zum Verwalzen Preise nominell 2 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks still. Englische Nusskohlen nach Qualität werden hier 28—31 Thlr., Coaks bis 32 Thlr. per 40 Hectoliter bezahlt. Schlesischer und Westfälischer Schmelz-Coaks 18—24 Sgr. per Ctr. loco hier.

Eisenbahn-Kalender.

(Nachtrag zu No. 20 Seite 238 u. 239).

Generalyersammlung (* = ausserordl. Gl.-Vers.).

11. April	Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
18. „	Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft zu Budapest.
25. „	Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
30. „	Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen a./Rh. Siehe S. 248.
21. Mai	Galizische Carl-Ludwigsbahn zu Wien.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
16. März	zu Düsseldorf Rheinische E.	Drahtzaun und Hecken	—
17. „	zu Deutz Rheinische E.	Ziegelsteine	—
17. „	zu Geisslingen Württemb. Stsb.	Verkauf eines Vorwärmers	—
20. „	zu Regensburg Bayer. Ostb.	Materialien-Verkauf	—
20. „	zu Aachen Aachener Indusrieb.	Hochbauarbeiten	—
20. „	zu Berlin Berlin-P.-Magdeb.	Ziegelbretter	—
20. „	zu Nordhausen Hannov. Staatsb.	Umbau des provis. Stationsgebäudes zu Catlenburg	—
20. „	zu Wien Kronpr. Rudolfb.	Metalle etc.	—
20. „	zu Elbing Preuss. Ostbahn.	Feld- und Mauersteine, Sand	—
20. „	zu Köln Rheinische E.	Erd- und Maurerarbeiten	—
21. „	zu Dresden Sächs. Staatsb.	Erd- und Kunstbauten	—
21. „	zu Emden Westfälische E.	Beamten-Wohnhaus auf Bahnhof Papenburg	—
24. „	zu Sablon Elsass-Lothr. E.	Hochbauarbeiten zu Sablon bei Metz	—
24. „	zu Elbing Preuss. Ostbahn	Bauausführungen auf Bahnhof Tiedmannsdorf u. Kobbelbude	—
27. „	zu Düsseldorf Berg.-Märk. E.	Bahnh.-Restaur. Schlebusch	—
31. „	zu Dresden Sächs. Staatsb.	Eiserne Dachconstruction	—
31. „	daselbst dieselbe	2 Drehscheiben, $11,_6$ m Durchm.	—
31. „	daselbst dieselbe	4500 □m Schieferbedachung	—
—	zu Berlin Berlin-Dresden	Wagenvermiethung	250
1. April	zu Chemnitz Chemnitz-Aue-Adorf	Erdarbeiten etc.	250
2. „	zu Breslau Oberschlesische E.	Schienen-Verkauf	250

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem 15. März cr. wird die der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Düsseldorf und der Betriebs Inspection Elberfeld unterstellte Strecke Ober-Hagen-Dahl der Volmethalbahn mit den Stationen Delstern und Dahl und zwar zunächst ausschliesslich für den Güterverkehr eröffnet.

Das Bahn-Polizei- und Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Tarifbestimmungen für den Güterverkehr, welche auf den übrigen Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Linien gelten, treten für diese Strecke in Kraft.

Der bezügliche Tarifnachtrag ist auf unseren Güter-Expeditionen, woselbst derselbe auch eingesehen werden kann, zum Preise von 2 Sgr. pro Stück käuflich zu haben.

Elberfeld, den 10. März 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Ordentliche General-Versammlung der Pfälzischen Eisenbahnen betr.

Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§. 40 und 45 der Gesellchafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§. zu der im Bahnhofsgebäude zu Ludwigshafen a/R. abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung

auf Donnerstag, den 30. April 1874, Morgens 10 Uhr,

ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction.
II. Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss §. 45 Ziffer 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reinertrag, beziehungsweise Reservefond nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen Ziff. IV und § 45 Ziff. 4 der Satzungen.

IV. Vorlage der Allerhöchsten Concessionsurkunde für die Actiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen vom 30. Januar 1874 zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Grünstadt nach Eisenberg; Antrag der Verwaltung:

„Auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten „Concessionsurkunde vom 30. Januar 1874 auf Er-„höhung des Bau- und Einrichtungscapitales der Nord-„bahnen - Gesellschaft um den Maximalbetrag von „Fl. 600 000 im Wege eines Prioritäts-Anlehens und „auf Ergänzung der Satzungen durch Erstellung eines „Nachtrages bezüglich dieser Concession.

V. Antrag der Verwaltung:

Auf Rechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn

1) das auf Fl. 10 Millionen festgesetzte und mit staatlicher Zinsgarantie versehene Bau- und Einrichtungscapital der Landau-Pirmasens-Zweibrückener Eisenbahn zur Bestreitung des durch die ungewöhnliche Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne und mehrere Stationserweiterungen hervorgetretenen Mehraufwandes um den Betrag von . . . . . Fl. 1765000

2) das auf zwei Millionen festgesetzte und ebenfalls bereits garantirte Bau- und Einrichtungscapital der Bahn von Zweibrücken über Lautzkirchen bis zur Pfälzischen Grenze bei Saargemünd mit Rücksicht auf die Legung des II. Geleises zwischen Zweibrücken und Lautzkirchen und eine Verbindungscurve bei Ingweiler um den Betrag von Fl. 132 000

und zur Bestreitung der Baukosten der auf Reichsgebiet fallenden und durch die Pfälzische Bahnverwaltung herzustellenden Theilstrecke von $7{,}7$ Km. um den Betrag von . . . . „ 1 723 000

sonach zusammen um . . „ 1 855 000

zu erhöhen.

3) den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bexbach nach den bei Neunkirchen gelegenen Kohlengruben für ein Bau- und Einrichtungscapital von . . . . „ 830 000

4) den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von St. Ingbert nach Saarbrücken zum Anschluss an das Preussische Bahnnetz für ein bereits mit Zinsgarantie versehenes Bau- und Einrichtungscapital von . . . . „ 1 150 000

zu übernehmen.

5) die nachstehenden Ergänzungsbauten für die alte Bahn herzustellen, nämlich

a) das II. Geleis von Speyer nach Schifferstadt, sowie Bahnhoferweiterung in Speier und Schifferstadt . . . . Fl. 357 600

b) Bahnhoferweiterung in Ludwigshafen . . . . „ 91 000

c) verschiedene nothwendige Erweiterungs- und Ergänzungsbauten . „ 251 400

zusammen . . . „ 700 000

somit in Toto eine weitere Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales für die oben bezeichneten Verwendungszwecke von . . . . Fl. 6 300 000

zu genehmigen und nach Maassgabe des Bedürfnisses die Geldbeschaffung im Wege eines Prioritätsanlehens eintreten zu lassen, — Alles dieses auf Grund der im Geschäftsberichte enthaltenen näheren Motivirung der einzelnen Positionen dieses Antrages und in der Voraussetzung, dass die Kgl. Bayer. Staatsregierung gemäss §. 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die dort vorgesehene $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie für die fragliche Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales der Pfälzischen Ludwigsbahn, soweit noch nöthig, übernehmen und wo erforderlich die Concession ertheilen würde.

VI. Antrag der Verwaltung

Auf authentische Interpretation resp. Modification des §. 52 alinea 2 der Satzungen durch folgende Bestimmung:

„Eine Ergänzung des Verwaltungsrathes während der „Dauer des Jahres findet nur statt, wenn wenigstens „4 Verwaltungsrathsstellen gewählter Mitglieder frei „sind und in diesem Falle durch die Wahl in einer „ausserordentlichen Generalversammlung.“

VII. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

VIII. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsrathes an die Stelle des verstorbenen Mitgliedes, Herrn Seligmann Ladenburg von Mannheim gemäss § 49 al. 2 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichnete Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziff. 6 der Satzungen 4 Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Ferner wird bemerkt:

ad Ziffer II der Tagesordnung, dass die Verbescheidung der Betriebsrechnung durch die Allgemeine Generalversammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen Generalversammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird.

ad Ziffer IV u. V der Tagesordnung, dass gemäss des Nachtrages zu § 40 der Satzungen diese Anträge zunächst den besonderen Generalversammlungen und zwar Ziffer IV jener der Nordbahnen-Gesellschaft und Ziffer V jener der Ludwigsbahn-Gesellschaft zur Beschlussfassung, sodann der besonderen Generalversammlung der respectiven zwei anderen Bahngesellschaften zur Gutheissung unterbreitet und dass die Verhandlung eine gemeinschaftliche, die Abstimmung dagegen eine separate sein wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Verhandlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 23. April d. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet.

Ludwigshafen, den 10. März 1874.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
Mahla.

Oberschlesische Eisenbahn.

Auf Station Hopfengarten werden fortan auch Einzelgüter abgefertigt.

Breslau, den 7. März 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Bei der in Gegenwart eines k. k. Notars am 2. März d. J. stattgefundenen Verloosung der Prioritäts-Obligationen wurden mittelst Serienhebung 104 Nummern und zw. von Nr. 1001 bis incl. Nr. 1104 gezogen.

Der Nominalbetrag dieser Prioritäts-Obligationen wird vom 1. September d. J. ab gegen Einziehung der Original-Obligationen und der noch unverfallenen Coupons nebst Talon

in **Wien** bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft oder bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, in **Pest** bei der Ung. Allg. Creditbank,	mit fl. 200 Oe. W. in Silber.

in **Frankfurt a. M.** bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie und bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne, } mit fl. 233 1/3 Südd. W.

in **Berlin** bei Herrn S. Bleichröder, in **Hamburg** bei den Herren L. Behrens & Se. } mit 133 1/3 Thlr. Pr. Cour. nebst den an den Obligationen haftenden am 1. September d. J fälligen Coupons ausbezahlt.

Mit 1. September 1874 hört die weitere Verzinsung der oben verzeichneten Obligationen auf.

Wien, am 2. März 1874.

Der Verwaltungsrath.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Bauunternehmer, welche bei der Verdingung der Erd- und Felsenarbeiten, sowie der Kunstbauten auf dem Theilstück Stollberg-Lugau der Zweigbahn Zwönitz-Lugau, VII. Section der Cemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn zu concurriren gesonnen sind, werden hiermit eingeladen, sich in dem Sections-Bureau zu Stollberg Blanquets abzuholen und ihre Offerten längstens bis zum

ersten April dieses Jahres

versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten der Zweigbahn Zwönitz-Lugau" im technischen Bureau der Sächsischen Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Chemnitz, Beckerstrasse 17 F, portofrei einzureichen.

Das genannte Theilstück enthält die Accorde VI und VII, welche getrennt oder zusammen übernommen werden können.

Der VI. Accord, ca. 2,1 Kilom. lang, hat ca. 55 000 Cubik-Meter Massenbewegung.

Der VII. Accord, ca. 3,1 Kilom. lang, hat ca. 72 000 Cubik-Meter Massenbewegung.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 1. **Mai** an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten.

Chemnitz, den 9. März 1874.

Th. Hättasch,
Oberingenieur.

Oberschlesische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren

circa 68000 Centner Bauschienen,
circa 83000 Centner eiserne Schienen zum Verwalzen
und 900 Centner Stahlschienen

im Wege der Submission zu verkaufen.

Die Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission zum Verkauf alter Eisenbahnschienen"

bis zum **2. April d. J. Abends 6 Uhr**

an unser Centralbureau auf hiesigem Bahnhofe einzureichen, woselbst auch die Submissions-Bedingungen zur Einsicht ausliegen und Copien derselben in Empfang genommen werden können.

Resultat der Submission wird später bekannt gegeben.

Breslau, den 6. März 1874.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Von unserem schon jetzt zur theilweisen Ablieferung gelangten Wagenpark können wir den verehrlichen Eisenbahn-Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins unter den bei denselben üblichen Bedingungen je nach Bedürfniss eine Anzahl Kohlenwagen, sowie hochbordige offene und bedeckte Güterwagen auf längere Zeit leihweise überlassen.

Berlin, den 8. März 1874.

Die Direction.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten und Kunstbauten in den Loosen 1 der Abtheilung II, 1 und 2 der Abtheilung III, 3 und 4 der Abtheilung IV sowie der Erdarbeiten in den Loosen 5 und 6 der Abtheilung II und 3 der Abtheilung III im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn, bestehend in:

Abtheilung II (Sontra) Loos 1.

der Bewegung von 125 777 Cubikmeter oder rot. 20 632 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung von 2968 Cubikmeter oder rot. 487 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 5.

der Bewegung von 69 283 Cubikmeter oder rot. 11 365 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Desgl. Loos 6.

der Bewegung von 68 996 Cubikmeter oder rot. 11 318 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Abtheilung III (Eschwege) Loos 1.

der Bewegung von 83 700 Cubikmeter oder rot. 13 730 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung von 785 Cubikmeter oder rot. 130 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 2.

der Bewegung von 62 400 Cubikmeter oder rot. 10 236 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung der 800,86 Cubikmeter oder rot. 132 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Desgl. Loos 3.

der Bewegung von 240 617 Cubikmeter oder rot. 39 470 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Abtheilung IV (Allendorf) Loos 3.

der Bewegung von 152 539 Cubikmeter oder rot. 25 006 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung von 280 Cubikmeter oder rot. 47 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 4.

der Bewegung von 134 068 Cubikmeter oder rot. 22 307 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung von 2667 Cubikmeter oder rot. 444 Hess. Schachtr. Mauerwerk

soll im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens und zwar entweder in 8 ungetheilten Loosen, oder getrennt in Erdarbeiten und Kunstbauten verdungen werden.

Die Zeichnungen und maassgebenden Bedingungen können in unserem Bau-Bureau hierselbst eingesehen, auch von da auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien Submissionsformulare bezogen werden.

Submissions-Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Ausführung von Erdarbeiten und Kunstbauten des (nach Nummern zu bezeichnenden) Looses der Bebra-Friedländer Eisenbahn"

bis spätestens zu dem

Donnerstag, am 26. März cr., Vormittags 11 Uhr,

in gedachtem Bureau anstehenden Termine anher einzusenden; die eingehenden Offerten werden in diesem Termine in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erbrochen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten finden keine Berücksichtigung.

Cassel, den 6. März 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 22. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 20. März 1874. (Schluss der Nummer: 18. März, Vormittags 8 Uhr.)

Vereinsgebiet.

* **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.** Dieselbe hat folgende Bahnstrecken in Bau resp. zum Bau vorbereitet:

1. Neuhaldensleben-Oebisfelde, concessionirt untern 7. Juni 1871 und $4_{,5}$ M. = $33_{,8}$ Kil. lang, ist 1873 in Angriff genommen und wird voraussichtlich im Herbst d. Js. vollendet. Das Terrain wird für 2 Geleise erworben werden und ist der grösste Theil des Terrains bereits acquirirt. Die Bahn stellt eine abgekürzte Verbindung zwischen Magdeburg-Hannover her; im Localverkehr: Kalksteinlager, Zuckerfabriken. Die (unbedeutenden) an der Bahn liegenden Stationsorte können noch nicht angegeben werden.

2. Buckau-Centralbahnhof Neustadt, concessionirt unterm 26. Juli 1869, ist $0_{,96}$ M. = $7_{,2}$ Kilom. lang. Der Bau, im Sommer 1872 begonnen, wurde am 15. Mai 1873 fertig. Die Bahn ist 2 geleisig ausgeführt. Die Bahnstrecke vermittelt die Verbindung der Magdeburg-Halberstadt-Thale über Magdeburg-Leipzig mit der Magdeburg-Stendaler (Wittenberger) Bahn. Technische Schwierigkeiten bot die Anlage der Strassenüberbrückungen zu Festungsausgängen und Beschränkung ausserhalb wegen der Rayonvorschriften.

3. Dodendorf-Stassfurt, concessionirt unterm 23. October 1872, ist $4_{,43}$ M. = $33_{,3}$ Kilom. lang. Die Bahn wird vorläufig eingeleisig hergestellt, aber für 2 Geleise Terrain erworben. Das Terrain ist noch nicht acquirit, doch wird voraussichtlich im Laufe d. Js. der Bau begonnen. Die Bahn bildet den ersten Theil der Magdeburg-Erfurter Linie. Braunkohlengruben und Zuckerfabriken, welche an der Bahn liegen sind für den Localverkehr von Bedeutung.

4. Sandersleben-Erfurt, concessionirt am 23. October 1872 ist $13_{,17}$ M. = $99_{,2}$ Kilom. lang. Die landespolizeiliche Prüfung hat stattgefunden. Das Terrain für diese eingeleisige Bahn ist acquirirt. Die Bahn bildet den dritten Theil der Magdeburg-Erfurter Linie und vermittelt die Verbindung über Hof nach Bayern. Localverkehr: Mansfelder Kupferschieferlager; Landwirthschaftliche Producte, Zuckerfabriken. Die wichtigsten Stationsorte sind: Hettstedt, Klosterhausfelde, Sangerhaussen, Artern, Sömmerda. Technische Schwierigkeiten: Ueberschreitung des Harzes sowie der Wasserscheide zwischen Saale und Unstrut.

5. Für Vienenburg-Langelsheim, concess. am 26. Juli 1869, $2_{,4}$ M. = $18_{,1}$ Kil. lang, hat der Bau-Consens innerhalb des Braunschweigischen Gebietes noch nicht erlangt werden können. Bis Grauhof ist die Strecke grösstentheils fertig hergestellt. Die Bahn wird 2 geleisig ausgeführt und ist dass Terrain zum grössten Theil erworben. Dieselbe stellt die Verbindung der südlichen Linie Halle und Vienenburg über Langelsheim nach Westphalen über Neue-Krug (Seesen) sowie Verbindung nach Clausthal her. Die wichtigste Station ist der Trennungsbahnhof Grauhof für die hier abzweigenden Linien nach Goslar und Hildesheim.

6. Für Oebisfelde-Uelzen sind die generellen Vorarbeiten in der Ausführung begriffen. Die Linie bildet die Fortsetzung der sub 1. genannten Linie und stellt die kürzeste Verbindung zwischen Magdeburg und Bremen resp. Hamburg her. Stationen sind noch nicht anzugeben.

7. Langelsheim-Clausthal. Die speciellen Vorarbeiten werden angefangen und wird mit dem Bau in der nächsten Zeit vorgegangen. Terrain ist noch nicht erworben. Die Bahn ist für den Localverkehr von Bedeutung. Sie ist Industriebahn für die Hüttenwerke des Oberharzes bis Clausthal. Hauptsächlichste Stationen: Sauterthal, Wildemann, Silberhütte. Die technischen Schwierigkeiten sind bedeutend wegen der geringen Weite des Innerstenthal und der bedeutenden Felsarbeiten.

Bauleitende Techniker sind: zu 1 und 6 Bau-Director Stute, zu 2 Abtheilungsbaumeister Bock, zu 3, 4, 5 und 7 Baurath Bode.

* **Oberschlesische Eisenbahn.** Dieselbe hat folgende Bahnstrecken im Bau resp. in Bauvorbereitung:

1) Breslau-Mittelwalde-Landesgrenze, concessionirt unterm 7. Juli 1869. Der Unterbau dieser 18 Meilen = 135 Kilometer langen Bahnstrecke wird theils ein-, theils zweigeleisig hergestellt. Die Inangriffnahme erfolgte 1870, die Fertigstellung wird in 1874 bis 1875 stattfinden. Das Terrain muss erworben werden. Das Bau-Capital beträgt 21 Millionen Thaler.

2) Frankenstein-Neisse-Cosel-Leobschütz-Ziegenhals, $18_{,63}$ Meilen = $139_{,7}$ Kilometer lang. Terrain zweigeleisig.

3) Leobschütz-Jaegerndorf-Landesgrenze, concessionirt unterm 23. August 1871, $1_{,94}$ Meilen = $14_{,6}$ Kilometer lang.

4) Ziegenhals-Hennersdorf-Landesgrenze, concessionirt unterm 22. Juli 1872, $1_{,5}$ Meilen = $11_{,2}$ Kilom. lang.

Die Bahnstrecke Breslau-Mittelwalde vermittelt den Durchgangs-Verkehr zwischen der Oberschlesischen Eisenbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn, diejenige von Ziegenhals bis zur Landesgrenze und von Leobschütz nach Jaegerndorf den Durchgangsverkehr nach der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, die Bahnstrecke Frankenstein-Cosel den Verkehr von Oberschlesien nach den westlichen Bahnen.

Sämmtliche unter 1—4 aufgeführte Bahnen führen durch Gegenden von hoher landwirthschaftlicher Bedeutung, zumeist ist von Rohproducten auf Transport von Steinen, Kalk und Holz zu rechnen.

Die wichtigsten Stationsorte sind: Breslau, Strehlen, Glatz, Frankenstein, Neisse, Neustadt, Leobschütz und Jaegerndorf.

Die Bahnstrecke von Glatz bis zur Landesgrenze ist Gebirgsbahn und bietet ungewöhnliche Schwierigkeiten in der Ausführung dar. Auf den übrigen Bahnstrecken sind schwierige Puncte die Durchführung durch die Festung Neisse, der Uebergang über das Hotzenplotzthal, der Uebergang über die Oder bei Cosel.

Bauleitender Techniker: Geheimer Regierungsrath Simon. Die Bahn wird in kleineren Arbeitslosen von einer grösseren Zahl Unternehmer ausgeführt und sind sämmtliche Strecken in 12 Bauabtheilungen eingetheilt.

5) Für Oppeln-Peiskretscham-Morgenroth und Peis-

krets cham-Gleiwitz sind die speciellen Vorarbeiten noch in Arbeit. Terrain, zweigeleisig, muss erworben werden.

6) Gleiwitz-Guidogrube-Morgenroth, concessionirt unterm 20. November 1871, $1{,}5$ Meilen = $11{,}3$ Kilom. laug. Der Unterbau wird für ein Geleise hergestellt, das Terrain jedoch für zwei Geleise erworben. Mit dem Bau wurde 1873 begonnen und wird derselbe Ende 1874 fertig gestellt werden. Der Kosten-Anschlag trifft nicht mehr zu und ist noch nicht ergänzt. Die Bahn vermittelt den Anschluss von Kohlengruben, bietet keine Bauschwierigkeiten und erhält Stationen zu Gleiwitz und Morgenroth. — Bauabtheilung in Gleiwitz.

Berliner Briefe.

Berlin, 16. März (Tariffrage; Calamitäten der Eisenbahnindustrie; Ihrhove-Neuschanz; Bremen-Frankfurt a. M.; Bremen-Hamburg; Halle-Cassel; Unstrutbahn; Rechte Oderuferbahn; Hessische Ludwigsbahn-Prioritäten).

Das Schreiben des Reichskanzlers in Sachen der Tariffrage hat die Hoffnung der Börse auf eine demnächstige Tariferhöhung nur eine kurze Zeit vernichtet. Trotz der vielen Enttäuschungen in dieser Beziehung wiegt man sich jetzt wieder von Neuem in Illusionen, als ob an eine unmittelbare Entscheidung dieser Angelegenheit zu denken wäre. Thatsächlich sind nun aber neue Incidenzfälle nicht zu melden, nur ist davon Act zu nehmen, dass die Gründe, welche für eine Tariferhöhung sprechen, an Umfang und Tragweite zunehmen. Anlässlich der am 11. d. M. in Braunschweig abgehaltenen, das Eisenbahntarifsystem betreffenden Conferenz sind neue Daten über das Wachsen der Betriebsausgaben offenkundig geworden, welche für sich selbst sprechen: bei der Braunschweigischen Bahn haben die Betriebsausgaben 98 % der Einnahmen und bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger 79 % der Einnahmen betragen. Auch die Geschäftsabschlüsse anderer Bahnen zeigen die verheerende Wirkung, welche die Preissteigerung auf die Erträgnisse ausgeübt hat. Unter solchen Umständen wird auch der Verein zur Wahrung der wirthschaftlichen Interessen Rheinland-Westfalens mit seiner unsachlichen Polemik gegen eine Tariferhöhung wenig Eindruck machen.

Für die Berliner Nordbahn ist die Bewilligung eines Prioritätsanleihe-Privilegs eine Lebensfrage und ist das Schlimmste zu befürchten, wenn es nicht durch eine von der Mecklemburgischen Regierung zu erwirkende Zinsgarantie gelingt, die Gesellschaft wieder flott zu machen. Die Breslau-Warschauer Bahn (Preuss. Abth.)*), der bekauntlich ein Anleihe-Privileg verweigert wurde, macht kein Hehl daraus, dass ihre Fortexistenz dadurch untergraben ist. Ob sich die Verhältnisse der Crefeld-Kr. Kempener Industriebahn werden ordnen lassen, scheint mehr als fraglich; die Inhaber von Prioritäts-Obligationen schweben sogar in Gefahr, da die Wechselverbindlichkeiten bevorzugte Forderungen bilden. Auch bei der Berlin-Dresdener Bahn, deren Generalversammlung am vorigen Sonnabend abgehalten wurde, stellt sich heraus, dass die Fertigstellung nicht ohne neue Geldmittel zu ermöglichen ist. Doch wird sich wohl bis dahin der Standpunct der Regierung geldbedürftigen Bahngesellschaften gegenüber geändert haben.

Wie aus Oldenburg gemeldet wird, sollen die Verhandlungen mit dem Preussischen Handelsministerium über den Bau der festen Emsbrücke bei Weener auf der Eisenbahnstrecke Ihrhove-Neuschanz dem Vernehmen nach endlich ihrem Abschlusse nahe sein, so dass in diesem Sommer wahrscheinlich mit dem Bau begonnen werden kann.

Nachdem jetzt der Bau der Zweiglinien Scherfede-Holzminden in Angriff genommen worden ist, hat sich in Holzminden ein Comité gebildet, welches für den Bau einer Eisenbahn von da über Hameln nach Minden zum Anschlusse an die projectirte directe Linie Minden-Bremen wirken will. Diese „Weserbahn", wie sie genannt werden soll, würde die kürzeste Schienen-Verbindung zwischen Bremen und Frankfurt a./M. herstellen, ein Moment, welches hauptsächlich in den Vordergrund geschoben wird. Die Concession für Holzminden-Minden ist bis jetzt noch nicht nachgesucht worden, wohl aber für Minden-Bremen.

Aus Bremen, 14. März, wird gemeldet, dass an diesem Tage die Zusammenschliessung der Bahnstrecke Hamburg-Bremen bei der Munte stattgefunden hat.

Der zur Zeit allerdings erst provisorisch fertiggestellte Rechnungsabschluss der Halle-Casseler Eisenbahn ergiebt Folgendes: Die Gesammteinnahme der Bahn beträgt 1 773 000 Thlr., d. h. 338 000 Thlr. mehr als im Vorjahr (ob in der Einnahmeziffer des Jahres 1873 die Ziffer des der Bahn angestellten Fidei-Commiss-Capitals von 810 000 Thlr. auf 32 400 Thlr. bereits enthalten, ist aus dem uns vorliegenden provisorischen Abschluss noch nicht ersichtlich). Die Betriebsausgabe beziffert sich auf 1 340 000 Thlr. oder 447 000 Thlr. mehr als im Vorjahr, woraus sich ergiebt, dass die Betriebsausgaben von $62{,}2$ pCt. im Jahre 1872 auf nahezu 79 pCt. im Jahre 1873 gestiegen sind. Der Ueberschuss stellt sich auf 433 000 Thlr. gegen 542 000 Thlr. im Vorjahre. Von demselben sollen dem Reservefonds 15 000 Thlr. und dem Erneuerungsfonds 263 000 Thlr. zugewiesen werden. Es resultirt somit ein Nettogewinn von nur ca. 155 000 Thlr. Hiernach berechnet sich der von dem Staate aus dem Titel der Zinsgarantie zu beanspruchende Zuschuss auf 412 800 Thlr., von denen jedoch die Magdeburg-Leipziger Bahn den achten Theil zu ersetzen hat. Es bleiben 361 200 Thlr. Der Preussische Etat für 1873 hatte aber nur veranschlagt 130 000 Thlr. Die Differenz ist also 231 000 Thlr. Repartirt man das Reinerträgniss auf das Anlagecapital von rund 17 000 000 Thlr., so ergiebt sich, dass die Halle-Casseler Bahn gerade $0{,}91$ pCt. ihrer Herstellungskosten erbracht hat.

In einer Versammlung des Gewerbevereins zu Naumburg wurde der jetzige ungünstige Stand der Unstrutbahn-Angelegenheit dargelegt und bestätigt, dass von mehreren, bei diesem Unternehmen betheiligten Banken eine Auflösung der Gesellschaft in Aussicht gestellt worden sei. Da aber die Auflösung nur unter Zustimmung von $^2/_3$ Majorität der stimmberechtigten Actionäre und der der Staatsregierung zulässig ist, so richtete sich die allgemeine Meinung der Versammlung dahin, alles aufzubieten, um in der Generalversammlung mindestens $^1/_3$ Stimmen für die Fortentwicklung zu gewinnen, anderntheils bei den betreffenden Ministerien Schritte zu thun, um der Zustimmung zur Auflösung vorzubeugen. Die Versammlung wählte ein Comité, bestehend aus dem Vorstand des Gewerbevereins, Stadtrath Thränbart, A.-G. Rath Pinder, Rechtsanwalt Tellemann und Kaufmann Mann, und gab diesem die weitgehendsten Befugnisse in dieser Angelegenheit. Wie uns aus Querfurt gemeldet wird, finden auf Grund einer Offerte der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, welche für die Lösung ihrer Verpflichtungen betreffs des Baues der Unstrutbahn ein Schmerzensgeld von 300 000 Thlr. zahlen will, jetzt in Berlin Unterhandlungen statt. Die Magdeburg-Halberstädter Bahngesellschaft soll sich erboten haben, dann die Unstrutbahn zu bauen.

Von Seiten der Direction der Rechte-Oderuferbahn wird die Vertheilung einer Dividende von $6^1/_3$ pCt. auf die Actien für das vorige Jahr vorgeschlagen werden.

Es wurde neulich au der hiesigen Börse die neueste Priorität der Hessischen Ludwigsbahu eingeführt. Dieselbe repräsentirt eine Anleihe von im Ganzen 3 800 000 Thlr., die mit $4^1/_2$ pCt. am 1. April und 1. October verzinslich und in 53 Jahren rückzahlbar ist. Die Stücke betragen 200 Thlr. und werden mit Coupons pr. 1. October gehandelt, so dass vorerst dem Käufer die Zinsen bis 1. April zu vergüten sind. Die Anleihe dient zur Aufbringung der Baukosten (soweit solche nicht bereits durch die Anleihe von 1868 gedeckt sind) und zur weiteren Ausrüstung der neuen Rheinhessischen Linien und der Odenwaldbahn sowie zur Erweiterung der Bahnhöfe, welche diesen Linien mit den älteren Linien der Gesellschaft gemeinsam sind.

*) Auf die Tagesordnung der für den 10. April einberufenen ordentlichen Generalversammlung sind ausser den gewöhnlichen Gegenständen auch die folgenden gesetzt: „Die Versammlung wolle beschliessen, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, nach seinem Ermessen zur vollständigen Herstellung der Bahn das nöthige Anlehen zu contrahiren." Ferner ein Antrag des Landrath Wocke und Genossen „auf zeitweise Uebertragung des Betriebes an die Rechte Oder-Uferbahn, einer des Geh.-R. Bernhard auf Einsetzung einer Commission, die dahin zu wirken hat, dass die Genehmigung des event. beschlossenen Anlehens schleunigst beschafft wird".

* **Die Badischen Eisenbahn-Tarife.** Die Nat.-Z. theilt die Erwiderung mit, welche die Badische Regierung auf die Aufforderung des Reichskanzlers, die Erhöhung der Eisenbahntarife betreffend, gegeben hat. In dem vom 26. Februar d. J. datirten Schreiben des Badischen Staatsministeriums heisst es zur Entkräftung der gegen die Badische Eisenbahnverwaltung erhobenen Anklagen:

Der am 1. November v. J. eingeführte neue Tarif adoptirt bekanntlich das bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen eingeführte Wagenraumsystem, dessen Vorzüge auch von dem Reichs-Eisenbahn-Amte anerkannt werden. Hiergegen richteten sich die Einwendungen des Reichs-Eisenbahnamtes nicht so sehr als gegen die einseitige Abänderung des Tarifs auf Grund des Markpfennigs vor Vollzug der Münzreform. Das Reichs-Eisenbahnamt hatte dieser „Tarifreform" den Vorwurf einer allgemeinen Tariferhöhung und der darans sich ergebenden Erschwerung der Aufsicht über das Tarifwesen der Deutschen Bahnen gemacht.

Badischerseits wird zuvörderst bemerkt, dass an und für sich eine Tariferhöhung gegenüber dem Sinken des Geldwerthes als ungerechtfertigt nicht wohl gelten dürfte. Eine solche wird denn auch von den Bahnverwaltungen vom Standpuncte ihrer öconomischen Interessen erstrebt und von einem Theile des Publicums als Bedürfniss der Transportanstalten anerkannt. In Baden insbesondere macht sich die allgemeine Stimmung mit dem Gedanken einer kommenden Erhöhung der Tarife mehr und mehr vertraut, wie die jüngsten Kammerverhandlungen bestätigt haben. Wenn hierbei auch der Umstand mitwirkt, dass die Badische Staatsbahn von den Landesangehörigen als ein werthvolles Staatsinstitut betrachtet und dessen Erhaltung und ferneres Gedeihen als im allgemeinen Landesinteresse liegend anerkannt wird, so ist diese Erkenntniss um so bestimmter, je allgemeiner zugleich die Ueberzeugung sich geltend gemacht hat, dass nur bei befriedigendem Stande der finanziellen Bahnergebnisse den fort und fort auftretenden Wünschen um intensive Verbesserung der bestehenden Bahnen, sowie um extensive weitere Ausdehnung der Verkehrsmittel Rechnung getragen werden kann. Indem die Grossherzogliche Regierung diese Ueberzeugung theilt, ist sie weit von derjenigen Stellung entfernt, die vielleicht anderwärts lucrativ betriebene Privatbahnen beanspruchen, sie kann aber nicht darauf verzichten, dass die Bahnen die Verzinzung der auf den Credit des Landes aufgenommeuen bedeutenden Eisenbahnschuld aufbringen. Nur wenn und so lange das Bahnerträgniss zur Deckung

dieser Verbindlichkeit hinreicht, können die Steuerzahler mit einem directen Beitrag zur Erhaltung der Bahn verschont und eine den Verkehrsbedürfnissen selbst entsprechende Einrichtung und Entwickelung der Badischen Bahnen gesichert bleiben. Das Gegentheil möglichst lange fernzuhalten, ist eine ernste Pflicht der Grossherzoglichen Regierung, an welche sie auf dem gegenwärtigen Landtage, wiewohl es dessen nicht bedurft hätte, von ihren Ständen wiederholt gemahnt worden ist, deren Erfüllung ihr aber, neben dem so ernsten Streben, dem Verkehr die möglichst günstigen Bedingungen zu bieten, um so schwieriger wird, jemehr mit dem das allgemeine, wie das locale Verkehrsinteresse fördernden Ausbau des Bahnnetzes die weniger einträglichen und zugleich kostspieligen Bahnanlagen und daneben die Concurrenzen anderer Bahnen zunehmen. Es kann aber nur wieder in der Natur der Verhältnisse begründet liegen, wenn die Badische Bahnverwaltung, indem sie sich nach einer Richtung zu Taxermässigungen entschliesst, nach anderer Richtung eine Compensation für daraus entstehende Verluste in einer Taxerhöhung suchen muss, und dass eine derartige Massregel nur nach ihrem Ganzen und unter der Frage nach einer richtigen Ausgleichung der Interessen beurtheilt werden kann. In dieser Auffassung hat die Grossherzogliche Regierung es für nothwendig und zugleich nicht für bedenklich gehalten, im Sinne der Herbeiführung der Gleichmässigkeit der Tarife und einer überwiegenden Erleichterung des Verkehrs Vermittlungstaxen zu adoptiren, welche sowohl Tarifermässigungen, als auch Tariferhöhungen in sich schliessen.

Die Annahme, dass der neue Tarif eine allgemeine Transportvertheuerung enthalte, trifft also in der That nicht zu. Die Badische Regierung hat die Reform des internen Gütertarifs nicht unter dem Gesichtspuncte einer Einnahmesteigerung, vielmehr im Bewusstsein der Gefahr eines Einnahmeausfalles unternommen. Sie konnte deshalb nicht besorgen und kann auch jetzt nicht die Besorgniss theilen, ungerechtfertigten Bestrebungen Vorschub oder Vorwand gegeben zu haben. Die finanziellen Folgen der Adoption des neuen Systems werden freilich mit Sicherheit erst dann hervortreten, wenn der Tarif eine Zeit lang in Wirksamkeit gewesen ist und wenn das Publicum die gebotenen Vortheile des Systems zu benutzen gelernt hat, sowie, wenn das letztere auch im directen Verkehr und in den Verbänden, an denen die Badische Bahn Theil nimmt, Eingang gefunden haben wird. Letzteres ist bei dem durch die Verhältnisse bedingten langsamen Vorschreiten der einschlägigen Verhandlungen nur in unvollständigem Maasse seither der Fall gewesen.

Namentlich haben die directen Tarifsätze für den Transport von Kohlen und anderen Gegenständen des Specialtarifs eine Aenderung, also auch eine Erhöhung mittlerweile nicht erfahren, und es bestehen zur Zeit insbesondere auf den Strecken Mannheim-Bruchsal und Maxau-Mühlacker, welche bei den Petitionen Süddeutscher Industrieller wegen Einführung des Einpfennigtarifs bezw. bei den Kohlentransporten im Transit nach Württemberg in Betracht kommen, die früheren Tarife unverändert fort. Es ist in dieser Hinsicht dem Austrage der schwebenden Frage nicht vorgegriffen. Eventuell würde indessen der neue Tarif für die genannten Strecken eine beträchtliche Ermässigung der gegenwärtigen Transportkosten bedeuten und insofern ein Entgegenkommen gegen die Wünsche der Petenten enthalten. — Nach den dargelegten Verhältnissen hofft die Badische Regierung, der Reichskanzler werde in der Einführung des neuen Tarifs für den internen Güterverkehr der Badischen Bahnen einen nicht unberechtigten Schritt im Sinne der Erleichterung des Verkehrs erkennen.

⊙ **XXI. Nachweisung über den Betrieb der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten pro 1872.** Das Netz der Bayerischen Staatsbahnen hat in diesem Betriebsjahre eine Erweiterung von $19_{,01}$ Stunden erfahren und beträgt die Gesammtlänge der in Staatsregie stehenden Bahnen $553_{,35}$ Stunden oder $276_{,67}$ Meilen; die Länge der Doppelbahnstrecken betrug zusammen $57_{,07}$ Stunden.

Die Baukosten belaufen sich auf 222 631 393 Fl., es trifft auf die Bahnmeile $912\,013_{,5}$ Fl. Der Wagenpark ist folgender: 9209 (mehr 659) und zwar 1107 Personen-, 114 Bahnpost-, 119 Gepäck-, 6350 Güter-, 532 Kohlen-, 605 Bahndienst- etc. Wagen. Neuangeschafft wurden 841, demontirt aber 182 Stück. Die Zahl der Maschinen hat sich um 29 vermehrt und beträgt dieselbe nunmehr 512.

Die Gesammtzahl der geleisteten Fahrten beläuft sich auf 211 043 (+ 5907); die Locomotiven haben zurückgelegt: 1 741 883 Locomotivmeilen (+ 46 802), ausserdem waren die Maschinen noch im Dienst: 1 435 359 Wegmeilen (+ 150 836). Die Wagen haben zurückgelegt: 29 304 466 Wagenmeilen (+ 579 610). Der Materialverbrauch betrug: 278 270 Ckm. Stich-, 227 606 Presstorf, 2 847 234 Ctr. Stein-, 450 757 Braunkohlen, 420 209 Pfd. Oel, 96 257 Pfd. Schmiere; der Durchschnittspreis des Brennmaterials stellt sich: Holz per Ster. 3 Fl, $3_{,96}$ Kr.; Stichtorf: Cbm. 1 Fl. $38_{,16}$ Kr. Maschinen- und Presstorf: Ctr. $22_{,80}$ Kr.; Kohlen: Ctr. $32_{,34}$ Kr.; Coaks: Ctr. $47_{,40}$ Kr. Die Gesammtanschaffungskosten des Fahrmaterials betrugen: 41 616 829 Fl.

Verkehrs-Ergebnisse: Einnahmen für Personen: 8 061 494 Fl. 26½ Kr. (— 61 716 Fl. 42¼ Kr.); Gepäck: 423 431 Fl. 28 Kr. (+ 12 645 Fl. 30¼ Kr.); Fahrzeuge: 11 606 Fl. 22 Kr. (— 302 450 Fl. 49¾ Kr.); Thiere: 630 277 Fl. 37½ Kr. (— 489 172 Fl. 1 Kr.); Güter: 16 171 135 Fl. 49½ Kr. (— 894 996 Fl. 35½ Kr.); Summa: 25 297 925 Fl. 43½ Kr. (— 1 735 690 Fl. 38¼ Kr.). Die Frequenz gestaltete sich folgendermassen: 9 919 044 Personen (+ 714 214); 42 470 512 Pfund Gepäck (+ 3 019 273 Pfd.), 1018 Fahrzeuge (— 6389); Thiere: 894 745 (— 54 866); Güter, Eilgut: 1 115 306 Ctr. (— 354 260 Ctr.), gewöhnliche Fracht-, Wagenladungs- etc. Güter zusammen 70 374 532 Ctr. (+ 4 859 835 Ctr.), Regiesendungen 6 104 614 Ctr. (+ 1 075 198 Ctr.); Gesammtgüterfrequenz 76 479 147 Ctr. (+ 5 935 033 Ctr.)

Die Station München hat vereinnahmt: 3 401 656 Fl., Nürnberg: 2 228 018 Fl., Augsburg: 1 735 474 Fl., Würzburg: 986 150 Fl., Lindau: 819 530 Fl. etc.

Die revidirte Hauptgeld-Rechnung schliesst ab mit einer Einnahme von 26 676 248 Fl. 45 Kr., einer Ausgabe von 17 493 435 Fl. 43½ Kr., verbleibt ein Activrest von 9 182 813 Fl. 1½ Kr. Nach Abzug verschiedener Posten ergiebt sich ein Einnahmeüberschuss von 9 181 537 Fl. 15 Kr., hierzu die Mehrung des flüssigen Vermögens mit 472 397 Fl. 58 Kr. giebt einen Reinertrag von 9 653 935 Fl. 13 Kr. Es trifft demnach vom Reinertrag zu 9 653 935 Fl. auf je eine Bahnmeile (bei 276½ Meilen) ein Ertrag von 34 943 Fl. gegen das Vorjahr zu 35 555 Fl. heuer weniger 612 Fl., auf je eine Bahnmeile (bei 272¾ Meilen) trifft ein Ertrag von 35 397 Fl. gegen das Vorjahr zu 38 085 Fl. heuer weniger 2688 Fl. Nachdem der Gesammtbauaufwand für die Ende 1872 in Betrieb gestandenen Staatsbahnen incl. des für Beschaffung des Fahrmaterials für die neuen Linien gemachten Aufwandes 222 631 393 Fl. beträgt, so ergiebt der oben berechnete Reinertrag eine Verzinsung von $4_{,33}$%. Zur Vergleichung der Betriebs-Einnahmen mit den Betriebs-Ausgaben sind von den rechnungsmässigen Ausgaben zu 17 479 595 Fl. in Abzug zu bringen obige 472 397 Fl., um welchen Betrag mehr Material angeschafft als verbraucht worden ist, dann die für die Pachtbahnen bezahlten Pachtzinse mit 1 114 223 Fl. zusammen 1 586 620 Fl. verbleiben zur Abgleichung 15 892 975 Fl., wonach das Verhältniss der Betriebs-Einnahmen (26 661 132 Fl.) zur Betriebs-Ausgabe (15 892 975 Fl.) sich stellt wie $100:59_{,61}$. Das Mobiliar-Inventar — excl. des gesammten Fahrmaterials — repräsentirt pro 1872 einen Werth von 1 719 962 Fl.; das Fahrmaterial ist jedenfalls mit der aus Baufonds-Mitteln bestrittenen Summe von 31 544 966 Fl. genügend hoch angeschlagen. — Eigentliche Fahrdienst-Störungen kamen keine vor, bei den wenigen Unfällen, welche stattfanden, waren nur unbedeutende Beschädigungen und Verletzungen zu beklagen. — Die Einnahmen und Ausgaben des Pensions- und Unterstützungsfonds ergaben folgendes Resultat: Einnahmen 1 513 965 Fl. 5¼ Kr.; Ausgaben 339 824 Fl. 43 Kr., bleibt Vermögenstand Ende 1872: 1 174 140 Fl. 22¼ Kr. (+ 121 468 Fl. 29½ Kr.).

Es ergiebt sich folgende Zusammenstellung der hier erzielten finanziellen Ergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten gegenüber den Budgetansätzen:

	Brutto- Einnahme	Brutto- Ausgabe	Mehr oder weniger	Nach den Budgetanschlägen mehr oder weniger	Gegen das Budget mehr oder weniger
Eisenbahn: .	26 661 132	17 479 595	+ 9 181 557	+ 9 515 786	— 334 249
Post: . . .	3 972 226	3 640 397	+ 331 829	+ 288 250	+ 43 579
Telegraph: .	509 408	402 807	+ 106 601	+ 90 885	+ 15 716
Canal: . . .	84 907	189 726	— 104 819	— 90 848	— 13 971
Bodensee-Dampfschifffahrt: .	229 259	265 563	— 36 304	+ 14 480	— 50 784
Summa: .	31 456 932	21 978 088	+ 9 619 967	+ 9 909 401	+ 59 295
	„	„	— 141 123	— 90 848	— 399 004

Nach Abzug der Mehrausgabe von 141 123 und des Passivums von 90 848, ab: 59 295 bleibt Mehreinnahme von 9 478 844 Fl. Gegen den Budgetanschlag zu 9 818 553 Fl. weniger 339 709 Fl.

⊙ **Bayern.** (Die Verlegung des Bahnhofes in Hof.) Im Zusammenhange mit der Fichtelgebirgsbahn (siehe No. 11 S. 128 d. Ztg.) steht die Bahnhofanlage in Hof. Der dermalige Bahnhof daselbst gehört bekanntlich zu den ältesten Anlagen der Ludwigs-Süd-Nordbahn und kann als Kopfstation in tiefem Felseneinschnitte mit einer Geraden von nur 130 m Länge und mit Einfahrtscurven von nur 150 und 300 m Radius wohl als diejenige Station des ganzen Bayerischen Staatsbahnnetzes bezeichnet werden, welche den Anforderungen eines übersichtlichen, sicheren Betriebsdienstes am wenigsten entspricht, und auch bei Verwendung eines zahlreichen Personals und bei Beachtung der möglichsten Sorgfalt in Fällen grösserem Güterandranges nachtheilige und selbst länger dauernde Verkehrshemmungen nicht vermeiden lässt. Es erscheint daher schon unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine Abhilfe dringend geboten. — Diese kann mit Rücksicht auf die Einmündung der projectirten Fichtelgebirgsbahn, dann in Aussicht auf die Einmündung weiterer Bahnen von Erfurt resp. Eichicht, Weischlitz und Adorf in Hof nicht weiter verschoben werden und nach den örtlichen Verhältnissen in ausreichendem Maasse nur in einer Verlegung auf das hierzu allein geeignete Terrain zwischen der Bayreuther Strasse und der Alsenberg-Mühle bestehen. Durch Tieferlegung der Bahnstrecke zwischen der Moschendorfer Bahnbrücke und dem Schellenberge ist es möglich, eine 1850 m lange und 280 m breite Horizontalebene für den neuen Bahnhof zu schaffen, welche für die nöthigen Anlagen aller einzuführenden Bahnen vollständigen Raum bietet. Zugleich wird die Horizontalprojection der Bahn verbessert und insbesondere die gefährliche S-Curve am Alsenberge verflacht, auch die Maximalsteigung der Bahnstrecke Oberkotzau-Hof, wie jener auf der nördlichen Sächsischen Ausfahrtsstrecke auf 1 : 150 heruntergebracht und der Minimal-Curvenradius von 280 auf 350 und 450 m ermässigt. — Die Erdarbeiten sowohl

für die Verlegung der $1,_{66}$ Kilom. langen südöstlichen Bayerischen, wie der $1,_{35}$ Kilom. langen nordwestlichen Sächsischen Einfahrtsstrecke sind ziemlich bedeutend und muss das dem Uebergangsgebirge angehörende Material der Einschnitte grösstentheils gesprengt werden. An Kunstbauten erfordert die Bayer. Einfahrtsstrecke ausser einer Erhöhung der Saalbrücke bei Moschendorf um $0,_{65}$ m nur einige kleine Durchlässe, die Sächsische Einfahrtsstrecke dagegen den Neubau einer Brücke für die durch den dermaligen Bahnhof und über die Bahn zu führende Nailaer Strasse, dann die Herstellung zweier grösserer und einiger kleinerer Durchlässe, während die Erdarbeiten zur Gewinnung des Bahnhofs-Planums verhältnismässig gering sind, jedoch im Mittelquerdurch ein 290m langer schliefbarer Durchlass, am Südostende eine 7m weite und 14m hohe Durchfahrt nebst Durchlass für den Alsenberggrund und am Nordwestende eine $10,_{5}$ m weite Durchfahrt für die Bayreuther Strasse und den Verkehr zu den Güterhallen hergestellt werden müssen. — Die Baukosten berechnen sich a.) für die südöstliche $1,_{66}$ Kilom. oder $0,_{047}$ Stdn. lange Bayer. Einfahrtsstrecke auf 230 000 Fl., b.) für den eigentlichen $1,_{69}$ Kilom. oder $0,_{045}$ Stdn. langen Bahnhof auf 3027 000 Fl., c.) für die nordwestliche $1,_{35}$ Kilom. oder $0,_{036}$ Stdn. lange Sächsische Einfahrtsstrecke auf 730000 Fl., im Ganzen 3987 0 0 Fl. Hiervon wird der Erlös aus dem Verkaufe des alten Bahnhofes, mit Rücksicht auf die nicht zu umgehende Führung der Nailaer Strasse durch denselben auf 187 000 Fl. angenommen, in Abzug gebracht und verbleiben daher noch als Bausumme 3 800 000 Fl. Von dieser Summe wird jedoch die Kgl. Sächsische Staatsbahnverwaltung für die von ihr ausschliessend oder gemeinsam mit der Kgl. Bayer. Staatsbahnverwaltung zu benützenden Anlagen des neuen Bahnhofes einen nicht unbeträchtlichen Theil zu verzinsen und zu amortisiren haben. Der auf die Bayer. Staatsbahnen treffende Antheil wird sich übrigens auch noch durch Repartition auf die eventuell später einmündenden Bahnen von Erfurt resp. Eichicht, Weischlitz und Adorf verhältnissmässig mindern.

* **Buschtěhrader Eisenbahn.** (Im Jahre 1873 dem Betriebe übergebene und noch im Bau befindliche Flügel-Kohlenschlepp-Bahnen.)

Post-Nr.	Baubeginn	Betriebs-eröffnung	Bezeichnung.	Länge Meilen
			Linien des Litera A. Unternehmens.	
			a. im Betriebe.	
1	11/12 72.	13/12 73.	Magazins-Verladegeleis beim Thinfeldschacht	$0,_{025}$
			b. im Baue.	
1	26/7 73	.	Duby-Fuhan sammt Flügel zum Staatsbahn-Schacht	$0,_{414}$
2	10/9 „	.	Kohlenschächte der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft b. Stelcoves	$0,_{136}$
			Linien des Litera B. Unternehmens.	
			a. im Betriebe.	
1	8/7 73	12/9 73	Robert-Zeche des Köttig bei Brunnersdorf	$0,_{017}$
2	25/3 „	11/5 „	Bergbau-Gesellschaft „Saxonia“ Schacht I.	$0,_{057}$
3	25/3 „	1/12 „	Bergbau-Gesellschaft „Saxonia“ Schacht II.	$0,_{031}$
4	28/10 72.	28/4 „	Johanni-Schacht des Göltner-Reichel bei Berghaus	$0,_{105}$
5	1/8 „	21/11 „	Société anonyme belge (Fromont) b. Königswerth	$0,_{124}$
6	10/4 „	10/7 „	Verlängerung des Hutschenreit'rischen Flügels f. Fromont bei Falkenau	$0,_{015}$
7	26/4 „	16/6 „	Schächte der Zieditz-Haberspirker Gewerkschaft (Budiner) b. Zieditz	$0,_{048}$
8	28/4 „	16/6 „	Schächte des Wiener Kohlenindustrie-Vereins bei Zieditz . . .	$0,_{029}$
9	30/4 „	16/6 „	Radlers Verladegeleis in Unter-Reichenau	$0,_{034}$
10	21/8 „	1/10 „	Werksanlagen, der Anglo-Oesterr. Bank (Dassnitz-Boden)	$0,_{712}$
			b. im Baue.	
1	21/8 73	.	Kohlenschächte des Ritter von Haidinger bei Neusattel . . .	$0,_{2375}$
2	28/9 „	.	Kohlenschächte des Wiener Kohlen-Industrie-Vereins „Falkonia“ bei Chodau	$0,_{230}$
3	2/11 „	.	Krima-Raitzenhain	$1,_{690}$

* **Buschtěhrader Eisenbahn.** (Ueber die der genannten Bahngesellschaft unterm 12. November 1872 concessionirte, $1,_{71}$ Meilen = $13,_{0}$ Kilom. lange Bahnlinie Krima-Raizenhain theilt uns die General-Direction in Prag Folgendes mit:

Der Unterbau wird für 1 Geleise hergestellt. Auf ein eventuelles 2. Geleise wird durch die Bedingungen der Grundeinlösungsprotocolle Rücksicht genommen. Die gesammte für den Bau erforderliche Grundfläche wurde theils im gütlichen Wege, theils im Wege einer freiwilligen gerichtlichen Schätzung erworben. Der Bau hat im November 1873 begonnen und ist die Beendigung gegen Ende 1874 zu erwarten.

Das Baucapital repräsentirt einen Betrag von 1 217 739 Fl. = 716 317 Thaler, also pro Meile den Betrag von 712 128 Fl. = 418 898 Thlr.

Durch diese Linie wird dem Kohlentransport sowie dem allgemeinen Frachtenverkehr nach Sachsen eine kürzere Route geschaffen.

Ein bedeutender Handel mit Borstenvieh wird von Sebastiansberg aus betrieben, der Transport des Langholzes nach beiden Richtungen wird durch die Bahnverbindung wesentlich erleichtert werden. An der Bahn selbst sind mächtige Torflager und namhafte Freischürfe auf Eisensteine.

Die von der Station Krima abzweigende Linie ist von Krima aus in der Distanz von 7 Kilometer $0,_{92}$ Meilen, die Station Sebastiansberg etwa 1 Kilometer vom Orte gleichen Namens entfernt. Die Station Raizenhain im Königreich Sachsen liegend, ist in der Distanz von $6,_{2}$ Kilom. $0,_{79}$ Ml. von der vorigen entfernt.

Die Anlage der Station Sebastiansberg an einer steilen Lehne, zwei Thalübersetzungen über den grossen und kleinen Assigbach, so wie die Grenzbachbrücke, dann Torflager, welche entlang eines grossen Theiles der Linie sich hinziehen, sind dort Bauerschwernisse.

Der Bau wird nach vorgeschriebenen Detailplänen durch die Bauunternehmung Herglotz & Schaffer ausgeführt.

Personalnachrichten.

Preussen. Das technische Mitglied der Eisenbahn-Direction zu Cassel, bisheriger Baurath Behrend ist zum Regierungs- und Baurath ernannt und dem bisherigen Eisenbahn-Bauinspector Hermann Oberbeck zu Berlin der Character als Baurath verliehen worden. Dem bisher im technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten angestellt gewesenen Baurath Oberbeck ist die Stelle eines technischen Mitgliedes bei dem Königl. Eisenbahn-Commissariate in Berlin verliehen, der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister de Nerée in Saarbrücken zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector daselbst befördert und der Königl. Eisenbahn-Baumeister Hottenrott zu Elberfeld in gleicher Eigenschaft zur Main-Weserbahn nach Frankfurt a./M. versetzt worden.

Ausland.

— *r* — **Italien.** Die Generaldirection der Eisenbahnen hat eine Uebersicht über den Ertrag der Zehentsteuer aus den Transporten mit grosser Geschwindigkeit im Jahre 1873 veröffentlicht. Aus derselben entnehmen wir Folgendes:

Der Gesammt-Ertrag dieser Steuer belief sich im Jahre 1873 auf 8 009 353,35 Lire, welcher Ertrag den des Jahres 1872 um 460 869,84 Lire übersteigt. Dieser Ertrag gliedert sich in folgender Weise:

	Gewöhnliche-	Regierungstransporte	Summa.
Personen . . .	6 254 527,95	214 300,25	6 468 828,20
Gepäck . . .	276 271,89	8 750,40	285 022,29
Waaren . . .	1 199 844,54	55 658,32	1 255 502,86
	7 730 644,38	278 708,97	8 009 353,35

Nach den verschiedenen Linien repartirt sich der angeführte Gesammt-Ertrag wie folgt:

Oberitalienische Bahnen .	4 725 495,37 Lire
Römische	1 652 529,95 „
Südbahnen	1 284 917,74 „
Calabrisch-Sicilianische .	249 499,23 „
Sardinische	58 994,47 „
Turin-Ciriè	25 937,40 „
Turin-Rivoli	10 979,19 „
	8 009 353,35 Lire

— *r* — **Venetianische Bahnen.** Der Monitore delle str. ferr. No. 17 theilt die Präliminar-Convention mit, welche zwischen der Commission für die Venetianischen Bahnen und der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen am 1. December 1873 abgeschlossen wurde und welche der Gegenstand von Berathungen des Provinzialrathes von Venedig bildet. Dieser Convention entnehmen wir Folgendes:

Es soll aufrecht erhalten bleiben der Bau der Eisenbahnstrecke von Belluno über Feltre nach Montebelluna nach dem bezüglichen Projecte des Ingenieurs Totti; diese Strecke soll fortgesetzt werden von Montebelluna nach Castelfranco in Verbindung mit den Linien von Mestre-Castelfranco-Bassano. Die Vertreter der Provinzen Venedig und Belluno machen sich verbindlich, baldthunlichst bei der Regierung um die Concession nachzusuchen zu einer Eisenbahn von Mestre über Noale-Castelfranco nach Montebelluna Feltre und Belluno, und von Castelfranco nach Bassano.

Die zu erhaltende Concession soll der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen abgetreten werden. Die Bestimmungen über die Repartition der Kosten des Baues sollen die gleichen sein wie die bezügl. der Bahn Verona- Legnago und Legnago-Rovigo-Adria mit den Provinzen Venedig und Rovigo vereinbarten.

Technisches.

— *CM* — **Dampflaufkrahne bei den Docks zu Middlesbrough.** Diese Docks sind vor Kurzem durch die (Englische) Nordostbahn-Gesellschaft zur Bewältigung ihres bedeutenden Schiffsverkehrs angelegt und besitzen manche interessante und neue Constructionen, unter denen ein System von Dampflaufkrahnen, von denen unsere Quelle eine perspectivische Abbildung giebt, eine hervorragende Stelle einnehmen.

Nach reiflicher Ueberlegung in den massgebenden Kreisen fand man es zweckmässig, in Middlesbrough nicht die üblichen festen, durch Dampf oder Wasserdruck bewegten Krahne anzuwenden, hauptsächlich wegen der grossen Verschiedenheit in der Länge der Schiffe und weil die ganze, zur Disposition stehende Quaifläche zu gering war, um die Anwendung fester, verhältnissmässig viel Raum einnehmender Krahne räthlich erscheinen zu lassen.

Aus demselben Grunde musste von der Anwendung beweglicher, auf einem besonderen Gleise laufenden Krahne Abstand genommen werden. Es war Bedingung, dass die Krahne geeignet sein müssten, sowohl solche Schiffe zu ent- und beladen, deren Seiten 15—20 Fuss über dem Quainiveau hervorragten, als auch solche, welche bis zu 20 Fuss unter Quaihöhe reichten und dass bei jeder dieser Manipulationen der Maschinist sein Arbeitsfeld vollständig übersehen könnte. Unter diesen Umständen entschloss man sich, die Hauptbedingungen einer grösseren Anzahl Fabrikanten von Krahnen mitzutheilen, um so verschiedene Entwürfe zu erhalten und den am besten passenden zur Ausführung auswählen zu können.

Der ausgewählte Entwurf ist von Appleby Brothers in London und besteht in einem kräftigen, transportabeln Laufgerüst, auf dem sich ein Dampfkrahn in ähnlicher Construction bewegt, wie sie dieselbe Firma in Wien ausgestellt und bei verschiedenen Häfen Englands und des Continents zur Anwendung gebracht hat.

Das Laufgerüst jedes Krahns hat eine Spannweite von 23 Fuss, von Mitte zu Mitte der Schienen gemessen, von welchen letzteren die eine nahe am Rande des Quais, die andere in der Mitte zwischen 2 Gleisen — 6 Fuss von Mitte derselben — liegt; die lichte Höhe ist $17\frac{1}{2}$ Fuss, gestattet also freie Durchfahrt für alle Locomotiven und Fahrzeuge, welche auf den beiden überspannten Gleisen laufen. Die Laufräder des Krahngerüstes haben 12 Fuss Achsenstand; das Gerüst selbst besteht aus einem Paar hölzerner Ständer, die durch gusseiserne Winkelbänder abgesteift und verstärkt sind, und zwei Eisenblechträgern, die mit den Ständern durch vier, durch Winkeleisen verstärkte grosse Blechwinkel verbunden sind. Ein kräftiger Wagen mit dem nöthigen Rollkranze und dem Mechanismus, welcher zur Erzeugung der Hin- und Herbewegung des Laufkrahns erforderlich ist, ist fest mit dem, zunächst des Docks liegenden Ende der Träger verbolzt, während die Träger im übrigen Theile behuf Gewinnung eines Vorrathsraumes für Kohlen und Wasser überdeckt und mit Wänden eingefasst sind. Der Krahn mit seiner Substruction ist für eine Last von 5 Tons construirt; der Radius des Auslegerkreises kann von 24 auf 14 Fuss durch Anwendung der Dampfkraft reducirt werden. Die Krahnmaschinen veranlassen durch Vermittelung geeigneter Maschinentheile die Laufbewegung des Gerüstes; ausserdem sind in der innern Seite jedes Hauptrahmens Kettentrommeln angebracht, welche unabhängig von den Laufrädern in Bewegung gesetzt werden können, als Winden wirken und so dazudienen, die zu entladenden oder zu beladenden Waggons unter die Krahne zu schaffen. Dieser einfache Zusatz hat sich als ausserordentlich nützlich zur Ersparung an Zeit und Arbeit erwiesen und der dadurch erzielte Gewinn wird auf mindestens 300 £ pro Jahr geschätzt. Die Winden werden durch die beim Verladen beschäftigten Arbeiter mit bedient; wären sie nicht vorhanden, so müsste man Pferde oder gar Locomotiven zum Heranbringen der Waggons anwenden. Selbstverständlich liegen in den beiden Gleisen, über welchen sich der Laufkrahn bewegt, in angemessenen Entfernungen Weichenverbindungen, so dass volle und leere Wagen nach Bedürfniss von dem einen auf das andre Gleis gebracht werden können.

Ein grosser Vortheil des angewandten Systems besteht darin, dass mehrere Krahne rasch auf einem Punkt concentrirt werden können; so zeigt z. B. die unsrer Quelle beigefügte Abbildung, dass gleichzeitig drei Krahne an verschiedenen Luken eines Schraubendampfers in Arbeit sind. Gewiss ist dieser Umstand nicht zu unterschätzen, da es meist von Wichtigkeit ist, ein grosses Seeschiff sehr rasch zu entladen. Sind besonders schwere Lasten zu heben, so können leicht zwei Krahne zusammen arbeiten. Die Leistungsfähigkeit der Krahne ist ausserordentlich; nicht selten ladet einer 50 Tons (1000 Centner) pro Stunde vom Eisenbahnwagen in einen Dampfer.

Der beschriebene Krahn steht, wie schon vorher erwähnt, fest auf einem Ende des Laufgerüstes; wenn nöthig könnte er so construirt werden, dass er auf demselben hin und her bewegt würde, was für den vorliegenden Zweck nicht erforderlich war. Eine solche Construction würde sich namentlich für Hafendämme empfehlen, zu deren beiden Seiten Schiffe liegen.

Auf den ersten Blick scheint es, als wenn das Gleis für derartige Laufkrahne ungewöhnlich stark construirt werden müsste; bei näherer Betrachtung stellt sich indess heraus, dass diess nicht erforderlich ist, da das Ganze auf einer sehr breiten Basis ruht und das Gleis in der That nicht mehr angegriffen wird, als ein solches von gewöhnlicher Spurweite, wenn sich darauf ein Krahn von gleicher Tragfähigkeit und ähnlicher Ausladung bewegt. Das System, welches sich durch seine Einfachheit auszeichnet, hat offenbar viele Vortheile und verdient gewiss, auch anderswo zur Anwendung gebracht zu werden, namentlich aber auf frequenten Eisenbahn-Güterstationen, auf grossen Werkplätzen u. dgl., vor Allem aber da, wo Eisenbahn- und Schiffsverkehr sich berühren. (Nach dem Engineering vom 28. Novbr. 1873.)

Wagenkuppelung. Dem Ingenieur Gustav Franke in Saarlouis ist unter dem 4. März d. J. ein Patent auf eine durch Modell und Beschreibung erläuterte Eisenbahnwagen-Kuppelung, soweit dieselbe für neu und eigenthümlich erachtet ist, ohne Jemanden in der Benutzung bekannter Theile derselben zu beschränken, auf drei Jahre, von jenem Tage an gerechnet, und für den Umfang des Preussischen Staates ertheilt worden.

Literatur.

* **Der Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes,** welchen der Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amtes Scheele in der Reichstagssitzung vom 23. v. M. als nahezu fertig gestellt bezeichnete, wird in den nächsten Tagen der Oeffentlichkeit zu dem Zwecke übergeben werden, den Betheiligten Gelegenheit zur Aeusserung ihrer etwa nicht berücksichtigten Wünsche oder ihrer Bedenken gegen die Bestimmungen des Gesetzes zu bieten. Der Entwurf enthält 7 Abschnitte, deren Titel folgendermassen lauten: 1) Allgemeine Bestimmungen über das Eisenbahnwesen, 2) Verwaltung der Eisenbahnen, 3) Bauliche Einrichtungen und Betriebsmittel, 4) Betrieb der Eisenbahnen, 5) Verhältniss der Eisenbahnen zur Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung (dieser Abschnitt ist noch nicht abgeschlossen), 6) Reichsverhältnisse des Transportwesens, 7) Reichs-Eisenbahn-Behörden. — Das Werk ist der Expedition des Reichs-Anzeigers zur Herausgabe überwiesen und durch dieselbe (Wilhelmstrasse 32 SW.) zu dem festgesetzten Preise von 1 Thlr. zu beziehen.

* **Zum Berliner Börsen-Courszettel des Reichs- und Staats-Anzeigers.** (Extrabeilage zu No. 50 desselben.) Von der Redaction zum Kostenpreis von $2\frac{1}{2}$ Sgr. zu beziehen. Diese Extra-Beilage des Reichs-Anzeigers bietet eine sehr instructive Tabelle über die Gesammt-Verhältnisse der Eisenbahnen, (der Deutschen wie der ausländischen), deren Effecten an der Berliner Börse gehandelt werden. Diese Tabelle giebt nämlich ausser dem Namen der Bahnen und Effect-Gattungen an: 1) Sitz und Concessionsjahr der Eisenbahn-Gesellchaft; 2) Betrag der Emission; 3) die Reserven der Gesellschaft; 4) Appoints; 5) Gezahlte Dividende in 1871 und 1872; 6) Zinsfuss; 7) Cours; 8) Zinsgarantie; 9) Zahlstelle für Zinsen und Dividende in Berlin. Dazu kommen noch Bemerkungen über Amortisation und Rückzahlung.

Wir können diese selbstständig vekäufliche Extra-Beilage des Reichs-Anzeigers allen Besitzern von Eisenbahn-Effecten als ein treffliches Hülfsmittel empfehlen, um sich über Eisenbahn-Effecten rasch zu orientiren. Auch andere das Eisenbahnwesen betreffende wichtige statistische Zusammenstellungen und Aufsätze liefert das officielle Blatt. Abgesehen von den schon seit längerer Zeit als Anlage des Deutschen Reichs-Anzeigers erscheinenden monatlichen Uebersichten der Einnahmen, sowohl der Preussischen, wie auch neuerdings der ausserpreussischen Deutschen Eisenbahnen, giebt derselbe jetzt auch noch eine monatliche Zusammenstellung der auf den Eisenbahnen eingetretenen Verspätungen. Auch der jedesmalige Inhalt der Eisenbahn-Zeitung wird als Uebersicht über die Ereignisse im Eisenbahnwesen von dem Reichs-Anzeiger regelmässig publicirt.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

25. März Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf zu Berlin.
26. „ Actien-Gesellschaft Norddeutsche Fabrik für Eisenbahn-Betriebsmittel zu Berlin.
28. „ *Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag. †
31. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
31. „ *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. Tagesordnung in nächster Nummer.
4. April Aachener Industriebahn-Actien-Gesellschaft zu Aachen.
10. „ Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abtheil.) zu Poln. Wartenberg.

† Die auf den 21. März einberufene ausserordentliche Generalversammlung der Prag-Duxer-Eisenbahn-Gesellschaft ist auf den 28. d. M. verlegt.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
21.	März	zu Vlotho	Hannov.-Altenbeken	Hölzerne Ueberführungen	—
21.	„	zu Cassel	Main-Weserbahn	17 Locomotiven	240
21.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Oberbaumaterialien	209
21.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	240
21.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Maurer-, Zimmer- und Dachdecker-Arbeiten	—
21.	„	zu Sachsenhausen	Frankfurt-Bebraer E.	Schreib- und Zeichenmaterialien	—
21.	„	daselbst	dieselbe	Drucksachen	—
21.	„	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Materialien-Verkauf	221
21.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Kunstbauten	—

21.	März	zu Emden	Westfälische E.	Beamten-Wohnhaus auf Bahnhof Papenburg	—
22.	„	zu Köln	Köln-Minden	600 Weichenböcke	—
23.	„	zu Berlin	Neue Verbindungsb.	Steine, Kies etc.	—
24.	„	zu Glogau	Oberschlesische E.	Abbruch-Arbeiten	—
24.	„	zu Witzenhausen	Bebra-Friedländer E.	Portland-Cement	240
24.	„	zu Breslau	Breslau-Freib. E.	Materialien-Verkauf	241
24.	„	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Asphaltirungsarbeiten	—
24.	„	zu Sablon	Elsass-Lothr. E.	Hochbauarbeiten zu Sablon bei Metz	—
24.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Wärterhäuser	—
24.	„	zu Wien	Kaiserin Elisabethb.	1800 ZCtr. Olivenöl	—
24.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Wagen, Achsen mit Rädern	209
24.	„	zu Elbing	Preuss. Ostbahn	Bauausführungen auf Bahnhof Tiedmannsdorf u. Kobbelbude	—
25.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Tischler-, Schlosser- etc. Arbeiten	—
26.	„	zu Cassel	Bebra-Friedländer E.	Erdarbeiten etc.	256
26.	„	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Notizbücher für Fahrbeamte etc.	—
26.	„	zu Essen	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
27.	„	zu Düsseldorf	Berg.-Märk. E.	Bahnh.-Restaur. Schlebusch	—
30.	„	zu Berlin u. Hamburg	Berlin-Hamburger E.	Schienenverkauf	—
30.	März	zu Hannover	Hannoversche Staatsb.	Locomotiven	256
31.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Güterschuppenbau auf Bahnh. Breslau	—
31.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Farbenmaterialien zum Brückenanstrich	—
31.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Eiserne Dachconstruction	—
31.	„	daselbst	dieselbe	2 Drehscheiben, 11,6 m Durchm.	—
31.	„	daselbst	dieselbe	4500 □m Schieferbedachung	—
31.	„	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven und Tender für Tarnow-Leluchow	—
—		zu Berlin	Berlin-Dresden	Wagenvermiethung	256
1.	April	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	8000 Kbm. Kies	—
1.	„	zu Chemnitz	Chemnitz-Aue-Adorf	Erdarbeiten etc.	256
1.	„	zu Posen	Oberschlesische E.	Bahnh.-Restaur. Trzemeszno	—
2.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Schienen-Verkauf	250
9.	„	zu Köln	Rheinische E.	Dampfschiffverkauf	—
10.	„	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	19 Locomotiven	256
13.	„	zu Hoyerswerda	Oberlausitzer E.	Materialien für die Reparaturwerkstätte	—
1.	Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Bei der in Gegenwart eines k. k. Notars am 2. März d. J. stattgefundenen Verloosung der Prioritäts-Obligationen wurden mittelst Serienhebung 104 Nummern und zw. von Nr. 1001 bis incl. Nr. 1104 gezogen.

Der Nominalbetrag dieser Prioritäts-Obligationen wird vom 1. September d. J. ab gegen Einziehung der Original-Obligationen und der noch unverfallenen Coupons nebst Talon

in **Wien** bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft oder bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, in **Pest** bei der Ung. Allg. Creditbank,	mit fl. 200 Oe. W. in Silber.
in **Frankfurt** a. M. bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie und bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,	mit fl. 233 1/3 Südd. W.
in **Berlin** bei Herrn S. Bleichröder, in **Hamburg** bei den Herren L. Behrens & Se.	mit 133 1/3 Thlr. Pr. Cour.

nebst den an den Obligationen haftenden am 1. September d. J fälligen Coupons ausbezahlt.

Mit 1. September 1874 hört die weitere Verzinsung der oben verzeichneten Obligationen auf.

Wien, am 2. März 1874.

Der Verwaltungsrath.

Hannoversche Staatsbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

15 Stück Personenzug-Locomotiven nebst 1 Satz Reservestücken im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu ist Termin auf **Montag, den 30. März 1874, Vormittags 10 Uhr,** in dem Geschäftszimmer des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 15 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 16. März 1874.

Der Königliche Maschinenmeister
K. Schäffer.

Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Von unserem schon jetzt zur theilweisen Ablieferung gelangten Wagenpark können wir den verehrlichen Eisenbahn-Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins unter den bei denselben üblichen Bedingungen je nach Bedürfniss eine Anzahl Kohlenwagen, sowie hochbordige offene und bedeckte Güterwagen auf längere Zeit leihweise überlassen.

Berlin, den 8. März 1874. **Die Direction.**

Grossh. Badische Staatseisenbahnen.
Lieferung von Locomotiven.

Die Lieferung von
7 Personenlocomotiven mit Tendern und von
12 Güterlocomotiven mit Tendern für die Grossh. Staatseisenbahnen soll im Wege des Accords vergeben werden.

Angebote hierauf versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Locomotiven" versehen, werden bis zum **10. April d. J.** einschliesslich, von der unterzeichneten General-Direction, bei welcher die Bedingungen erhoben werden können, entgegen genommen.

Carlsruhe, den 6. März 1874.

Generaldirection
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.
H 6215a Zimmer.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Bauunternehmer, welche bei der Verdingung der Erd- und Felsenarbeiten, sowie der Kunstbauten auf dem Theilstück Stollberg-Lugau der Zweigbahn Zwönitz-Lugau, VII. Section der Cemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn zu concurriren gesonnen sind, werden hiermit eingeladen, sich in dem Sections-Bureau zu Stollberg Blanquets abzuholen und ihre Offerten längstens bis zum

ersten April dieses Jahres

versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten der Zweigbahn Zwönitz-Lugau" im technischen Bureau der Sächsischen Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Chemnitz, Beckerstrasse 17 F, portofrei einzureichen.

Das genannte Theilstück enthält die Accorde VI und VII, welche getrennt oder zusammen übernommen werden können.

Der VI. Accord, ca. 2,1 Kilom. lang, hat ca. 55 000 Cubik-Meter Massenbewegung.

Der VII. Accord, ca. 3,1 Kilom. lang, hat ca. 72 000 Cubik-Meter Massenbewegung.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 1. Mai an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten.

Chemnitz, den 9. März 1874.

Th. Hättasch,
Oberingenieur.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten und Kunstbauten in den Loosen 1 der Abtheilung II, 1 und 2 der Abtheilung III, 3 und 4 der Abtheilung IV sowie der Erdarbeiten in den Loosen 5 und 6 der Abtheilung II und 3 der Abtheilung III im Zuge der Bebra-Friedländer Eisenbahn, bestehend in:

Abtheilung II (Sontra) Loos 1.

der Bewegung von 125 777 Cubikmeter oder rot. 20 632 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung von 2968 Cubikmeter oder rot. 487 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 5.

der Bewegung von 69 283 Cubikmeter oder rot. 11 365 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Desgl. Loos 6.

der Bewegung von 68 996 Cubikmeter oder rot. 11 318 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Abtheilung III (Eschwege) Loos 1.

der Bewegung von 83 700 Cubikmeter oder rot. 13 730 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung von 785 Cubikmeter oder rot. 130 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 2.

der Bewegung von 62 400 Cubikmeter oder rot. 10 236 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung der 800,86 Cubikmeter oder rot. 132 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Desgl. Loos 3.

der Bewegung von 240 617 Cubikmeter oder rot. 39 470 Hess. Schachtr. Erdmassen.

Abtheilung IV (Allendorf) Loos 3.

der Bewegung von 152 539 Cubikmeter oder rot. 25 006 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung von 280 Cubikmeter oder rot. 47 Hess. Schachtr. Mauerwerk.

Desgl. Loos 4.

der Bewegung von 134 068 Cubikmeter oder rot. 22 307 Hess. Schachtr. Erdmassen und

der Herstellung von 2667 Cubikmeter oder rot. 444 Hess. Schachtr. Mauerwerk

soll im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens und zwar entweder in 8 ungetheilten Loosen, oder getrennt in Erdarbeiten und Kunstbauten verdungen werden.

Die Zeichnungen und maassgebenden Bedingungen können in unserem Bau-Bureau hierselbst eingesehen, auch von da auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien Submissionsformulare bezogen werden.

Submissions-Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Ausführung von Erdarbeiten und Kunstbauten des (nach Nummern zu bezeichnenden) Looses der Bebra-Friedländer Eisenbahn“ bis spätestens zu dem

Donnerstag, am 26. März cr., Vormittags 11 Uhr,

in gedachtem Bureau anstehenden Termine anher einzusenden; die eingehenden Offerten werden in diesem Termine in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erbrochen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten finden keine Berücksichtigung.

Cassel, den 6. März 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

☞ Hierzu ein Muster von metrisch eingetheiltem Skizzir-Papier von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinpreussen. ☜

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.



No. 23. **1874.**

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag;** Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: **Adolph Refelshöfer** in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 23. März 1874. (Schluss der Nummer: 21. März, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königlichen Eisenbahn Direction zu Elberfeld, welche die Bergisch-Märkische Eisenbahn verwaltet, ist die $1_{,55}$ Meilen lange Theilstrecke Ober-Hagen-Dahl der Volmethalbahn mit den Stationen

Ober-Hagen, Delstern und Dahl

am 15. März d. J. zunächst ausschliesslich für den Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 16. März 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Fournier.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Vereinigten Staaten.*

Die in den Vereinigten Staaten ausgebrochene finanzielle Krisis hat die Aufmerksamkeit namentlich auf die Amerikanischen Eisenbahnen gelenkt, denen vielfach die Schuld daran zugeschrieben wird. Es ist nun zwar nicht die Absicht dieses Artikels, auf die Finanzfragen näher einzugehen, sondern es soll dies nur soweit geschehen, als die baulichen Verhältnisse damit zusammenhängen; vorzugsweise werden wir uns aber mit der statistischen Geschichte des Amerikanischen Systems, verglichen mit dem Englischen, beschäftigen und namentlich solche Thatsachen hervorheben, welche selbst von dem Fachpublikum bislang nicht genügend gewürdigt sind.

Die Vereinigten Staaten haben in den letzten 50 Jahren eine mächtige Handelsentwicklung aufzuweisen, wobei Strassen und Eisenbahnen eine Hauptrolle spielen. In einem Lande, welches von den grössten Strömen der Erde durchflossen wird, deren Ufer mit zahlreichen grossen Mittelpunkten der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft besetzt sind, war es die Aufgabe der Eisenbahningenieure, diese Städte möglichst rasch so zu verbinden, dass sie mit dem geringsten Aufwande an Bau- und Betriebskosten ihre Erzeugnisse austauschen, und das ihnen Fehlende ersetzen konnten.

Im Jahre 1830 gab es nur 23 Meilen (37 Kilometer) Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten, nach 20 Jahren gab es bereits 9020 Meilen, 1857 war die Zahl auf 24 500, 1864 auf 34 000, Ende 1872 auf 67 000 Meilen gestiegen; in den Jahren 1870—72 wurden allein 20 000 Meilen (32 000 Kilometer) Eisenbahn gebaut, also mehr, als ganz England überhaupt besitzt.

Der Vergleich mit der Entwicklung des Englischen Eisenbahnnetzes ist sehr interessant, England hatte

1842	1857 Meilen,
1850	6621 „
1857	9100 „
1864	12789 „
1870	15540 „

Die Vereinigten Staaten haben also von 1864—1872 doppelt so viel (33 000 Meilen) gebaut, als England in 40 Jahren zu Stande gebracht hat.

Zunächst ist die Frage nach den Baukosten der Eisenbahnen von hervorragendem Interesse. In England sind dieselben bekanntlich ausserordentlich hoch, wesentlich aus dem Grunde, weil die Kosten des Grunderwerbs von Jahr zu Jahr mehr in die Höhe getrieben werden. Während die Englischen Eisenbahnen (15 540 Mln.) bis 1870 ein Anlagecapital von 530 Millionen Pfd. Sterl. (144 000 Thlr. per Kilometer) erfordert haben, kosten die 67 000 Meilen Eisenbahn in den Vereinigten Staaten nur 630 Millionen Pfund (40 000 Thlr. per Kilometer). Wären die Englischen Bahnen so billig wie die Amerikanischen zu bauen gewesen, so hätten dieselben statt 530 nur etwa 146 Millionen Pfund erfordert.

* Nach dem Engineering vom 28. November 1873.

Während die Meile der Amerikanischen Bahnen durchschnittlich nur 9400 £ kostet, kostet die billigste Bahn in England und Schottland (die Hochlandbahn) 12 360 £ per Meile und zwar aus dem Grunde, weil das meiste Land zum Bahnbau gepachtet ist. Von den Hauptbahnlinien Englands kosten die Great-Eastern 36 861 £, die Great-Northern 34 747 £, die Great-Western 34 100 £, die Lancashire and Yorkshire 57 481 £, Chatham-Dover 38 688 £ etc.

Es muss indess hierbei berücksichtigt werden, dass die Englischen Bahnen einen weit intensivern Verkehr als die Amerikanischen zu bewältigen haben und dass z. B. die äusserst einfachen Stationsanlagen der letzteren durchaus nicht für den Englischen Verkehr ausreichen würden.

Abgesehen von den grossen Städten und deren nächster Nachbarschaft sind die Kosten des Landerwerbs in Amerika sehr gering; die grossen Hauptbahnen haben sogar das Land auf eine grosse Breite zu beiden Seiten der Linie umsonst erhalten und machen dasselbe später zu einer Haupteinnahmequelle. Jede neue Bahn führt eine Menge Ansiedler herbei, deren Producte die Bahn rentabel machen und es ist nicht zu bezweifeln, dass dieser Umstand über kurz oder lang zu einer glücklichen Lösung der jetzt schwebenden finanziellen Fragen führen wird.

Das Amerikanische Bahnbausystem ist bekanntlich von dem Englischen sehr verschieden; während in England zu allen Kunstbauten vorzugsweise Haustein, Bruchstein und Eisen verwendet wird, wendet Amerika in ausgedehntester Weise das dort noch sehr billige Holz an; dazu kommt, dass die meisten Amerikanischen Bahnen nur eingleisig, zahlreiche Englische aber zweigleisig oder gar dreigleisig sind, wie z. B. die London North-Western Bahn. Dem Verkehr der Amerikanischen Bahnen genügt in der Regel eine eingleisige Bahn, da derselbe mässig ist und sich auf lange Linien vertheilt, während der Englische Verkehr sich auf kurze Strecken beschränkt, aber einen enormen Umfang angenommen hat. Ausserdem sind die Englischen Bahnen ausserordentlich solid und dauerhaft gebaut, was von den Amerikanischen bekanntlich nicht behauptet werden kann.

Eine sehr wichtige Frage in Bezug auf Eisenbahnunternehmungen ist die Beschaffenheit des Landes, die Zahl der Bevölkerung und der Zustand des Handels und Verkehrs; hier herrscht ein bemerkenswerther Unterschied zwischen England und den Vereinigten Staaten. Die Bevölkerung der beiden Länder betrug in Millionen Einwohner:

	England	Vereinigte Staaten
1861:	$29_{,3}$	$31_{,4}$
1871:	$31_{,8}$	$38_{,6}$

Die Einwohnerzahl in Amerika vermehrte sich also in 10 Jahren um nahezu das Dreifache der Zunahme in England ($7_{,2}$ gegen $2_{,5}$ Millionen).

Die Grösse Englands beträgt 121 115 Quadrat-Meilen, die der Vereinigten Staaten (ohne Alaska), wovon indess nur der vierte Theil von einer civilisirten Bevölkerung bewohnt ist, mehr als 3 Millionen Quadrat-Meilen. Während also der Eisenbahnverkehr in England dichtbevölkerte Landstrecken durchzieht, ist in den Vereinigten Staaten das Gegentheil der Fall. Käme in Amerika gleicher Verkehr auf dieselbe Bevölkerungsziffer, wie in England, so würden die Amerikanischen Eisenbahnen ausserordentlich theuer zu verwalten sein; das ist indess glücklicher Weise nicht der Fall; sowohl die allgemeinen Verwaltungskosten, wie die Unterhaltungskosten sind erheblich geringer.

Es ist eine Hauptaufgabe der Amerikanischen Eisenbahnverwaltungen, diesen Punct scharf ins Auge zu fassen. Schon jetzt zeigt sich z. B., dass die Amerikanischen Bahnen nicht geeignet sind, Korn auf langen Strecken und in grossen Massen zu transportiren, da die Ausgaben dafür zu gross sind. Ein ähnliches Verhältniss waltet in England hinsichtlich der Kohlentransporte ob; während die Kohle aus dem innern Lande auf 150—200 Meilen per Eisenbahn nach London gesandt wird, kommt die Newcastle-Kohle zur See dorthin, weil der Transport auf diesem Wege 20—30 Procent billiger ist, als per Eisenbahn.

Die Verwaltung der Amerikanischen Eisenbahnen hat in den letzten Jahren viele und nicht unberechtigte Angriffe erfahren; die Missbräuche, welche in derselben herrschen, sind in der politischen Presse so vielfach erörtert, dass hier darüber hinweggegangen werden kann; wir erinnern nur an die bekannten Vorgänge bei der Erie-Bahn. Wir können jedoch nicht unerwähnt lassen, dass viele Amerikanische Bahnen sehr schlecht gebaut sind und in den nächsten Jahren für Erneuerungen und Reparaturen grosse Summen erfordern, die das bis jetzt so geringe Anlagecapital wesentlich erhöhen werden.

Auf der andern Seite hat das Land ausserordentliche Hülfsquellen; der Boden ist durchweg sehr fruchtbar, endlose Wälder liefern Nutz- und Brennholz in fast unbeschränkter Quantität und das Mineralreich bringt alle werthvollen und nützlichen Producte hervor; Kohle, Eisen, Kupfer, Blei und die meisten andern Metalle kommen im Ueberfluss vor. Diese Umstände bilden zunächst eine gesunde Basis für die Eisenbahnunternehmungen und es ist nicht zu bezweifeln, dass dieselben in nicht zu ferner Zeit einen günstigen Entwickelungsgang nehmen werden, wenn man sich darauf berschränkt, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes den wirklichen Bedürfnissen des Landes anzupassen. C. M.

Vereinsgebiet.

* **Rheinische Eisenbahn.** Dieselbe hat die folgenden Bahnlinien im Bau resp. in Bauvorbereitung, wobei wir voraus bemerken, dass für sämmtliche Bahnen unter 1, 2, 4 bis 17 der Unterbau zweigeleisig, der Oberbau eingeleisig hergestellt wird.

1) Troisdorf-Speldorf mit Abzweigungen nach Düsseldorf, concessionirt unterm 20. November 1871, $12_{,06}$ Meilen = $90_{,45}$ Kilometer lang. Der Bau ist Anfangs vorigen Jahres in Angriff genommen worden und wird voraussichtlich Ende dieses Jahres fertig gestellt werden. Das Terrain ist zum grösseren Theile erworben.

Die Bahn Troisdorf-Speldorf mit Abzweigungen nach Düsseldorf stellt eine directe Verbindung der Rechtsrheinischen Bahn mit dem Kohlenrevier des Ruhrgebietes her.

Der Localverkehr wird nicht unerheblich sein. Aufgeschlossen werden die Kalksteinbrüche bei Ratingen und B. Gladbach; zahlreiche industrielle Etablissements erhalten directen Anschluss, namentlich in Kalk (Humbold und Germania), sowie bei Grafenberg.

Angabe der wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen: Troisdorf, Kalk $2_{,41}$ Ml., Mülheim $2_{,71}$ Ml., Opladen $4_{,39}$ Ml., Hilden $6_{,15}$ Ml., Ratingen $8_{,51}$ Ml., Speldorf $10_{,77}$ Ml., endlich Düsseldorf mittelst Zweigbahn.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor. An grösseren Bauwerken sind eine Wupper- und eine Dhünnbrücke zu nennen.

Bauleitender Techniker: Ober-Ingenieur Rocholl zu Cöln; Abth. Baumst. Böhme in Deutz; Schwarz in Düsseldorf; Vollrath in Ratingen.

2) Wattenscheid-Hoerde, concessionirt unterm 20. November 1871. Die Länge dieser Bahn beträgt $13_{,98}$ Meilen = $29_{,8}$ Kilom. Terrain-Erwerbung sowie Baubeginn und Vollendung wie bei der Bahn unter ad 4.

Die Strecke Wattenscheid-Hörde stellt eine directe Verbindung von Hörde und Dortmund mit Cöln und Aachen durch die Rheinische Bahn her.

Bedeutender Localverkehr und zahlreiche Anschlüsse an Zechen und industrielle Etablissements, als welche zu nennen sind: die Bochumer Gussstahlfabrik.

Zechen: Carolinen-Glück, Präsident (Alter und Neuer Schacht), Prinz v. Preussen, Caroline, Heinrich-Gustav, Coakerei von Herbertz, Zechen Germania, Dorstfeld, Zollern, Tremonia, endlich die Dortmund'er und Hörde'r Hütte.

Stationen: Wattenscheid, Bochum $0_{,99}$ Ml., Langendreer $1_{,94}$ Ml., Dorstfeld $2_{,88}$ Ml. und Dortmund $3_{,52}$ Ml. und Hörde $3_{,98}$ Ml.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor. Als schwierigere Bauausführungen sind jedoch zu nennen: die Unterführungen unter verschiedene Bahnen und zwar unter der Berg.-Märk. Bahn, Bochum-Riemke Zechenbahn nach Ritterburg desgl. nach Heinrich-Gustav und Neu-Iserlohn, ferner eine Bahn-Ueberführung über 7 Berg.-Märk. Geleise, endlich die Unterführung unter der Berg.-Märk. Hauptbahn Hörde-Dortmund vor Hörde.

Bauleitender Techniker: Ober-Ingenieur Rocholl zu Cöln; Abth. Baumeister Semler in Bochum und Schmitz in Dortmund.

3) Die Rheinbrücke bei Rheinhausen incl. Rampen, concessionirt unterm 29. Novbr. 1871. Der Bau wurde im Herbst 1871 begonnen und eben vollendet. Die Brücke ist am 31. Januar cr. eröffnet. Bauleitender Techniker war Ober-Ingenieur Rocholl zu Cöln; Abtheilungs-Baumeister Altenloh und resp. Pilger zu Hochfeld.

4) Bonifacius-Wanne, $1_{,2}$ Meilen = $9_{,0}$ Kilom. lang. Mit dem Bau ist Ende vorigen Jahres begonnen und ist die Fertigstellung gegen

Herbst d. J. in Aussicht genommen. Das Terrain ist etwa zur Hälfte erworben.

Die Bahn Bonifacius-Wanne wird die von den Rheinischen Linie nach den Nordseehäfen bestimmten Transporte vermitteln. Für den Localverkehr werden angeschlossen die Kohlenzechen Alma, Rhein-Elbe und Pluto. — Stationen: Kray und Wanne $1_{,2}$ Ml. Bauleitender Techniker: Ober-Ingenieur Rocholl zu Cöln; Abth. Baumst. Allmann in Essen.

5) Kalscheuren-Euskirchen, concessionirt unterm 19. August 1872. Bahnlänge $3_{,90}$ Meilen = $29_{,20}$ Kilometer. Der Bahnbau ist im Januar vorigen Jahres in Angriff genommen und wird voraussichtlich bis Ende d. J. vollendet. Das Terrain ist zur grösseren Hälfte freihändig erworben, wegen des Restes ist das Expropriationsverfahren eingeleitet.

Die Bahn Kalscheuren-Euskirchen vermittelt den Transport der Rohproducte aus der Eifel und der Luxemburger Eisenerze mit Cöln und der Ruhrgegend. Durch eine Abkürzung der Verbindung zwischen Cöln und Metz wird sie in strategischer Beziehung besonders wichtig.

Die Bahn erschliesst den Braunkohlen-Reichthum des sogenannten Vorgebirges und wird auf der Strecke von Kirberg bis Liblar viele Zechen-Anschlüsse erhalten.

Stationen: Kalscheuren, Kirberg (Brühl) $0_{,64}$ Ml., Liblar $1_{,18}$ Ml., Weilerswist-Vernich $2_{,40}$ Ml., Derkum $3_{,13}$ Ml. und Euskirchen $3_{,86}$ Mln. Bauleitender Techniker: Ober-Ing. Baurath Menne in Cöln; 1 Bau-Abtheilung in Brühl, der Baumeister Lemke vorsteht.

6) Linn-Crefeld-Gladbach-Reyhdt, concessionirt unterm 22. November 1871, $3_{,76}$ Meilen = $28_{,20}$ Kilometer lang. Der Bau ist im October v. J. auf einer kurzen Strecke zwischen Linn und Crefeld begonnen, die Fertigstellung hängt von der Genehmigung der Projecte ab. Es ist bisher nur an einzelnen Stellen Terrain erworben. Das Expropriationsverfahren hat noch nicht eingeleitet werden können, da ein grosser Theil der Projecte noch nicht genehmigt ist.

Die Bahn verbindet die Städte M.-Gladbach und Rheydt auf kürzestem Wege mit Crefeld und dem Ruhrkohlen-Gebiet und erhält folgende Stationen: Linn-Oppum, Crefeld $0_{,56}$ Ml., Willich $1_{,59}$ Ml., Neersen $2_{,28}$ Ml., M.-Gladbach $2_{,83}$ Ml., (a. Bökel) M.-Gladbach (a. Speick) $3_{,44}$ Ml., und Rheydt $3_{,75}$ Ml.

Bauleitung: Ober-Ingenieur Baurath Menne in Cöln, Abth.-Baumst. Ewerding in M.-Gladbach.

7) Neuss-Viersen, concessionirt unterm 22. November 1871, $2_{,85}$ Meilen = $21_{,4}$ Kilometer lang. Der Bau wird wahrscheinlich im April d. J. begonnen werden. Vollendung wie vorstehend. Für den grössten Theil der Strecke ist das Expropriationsverfahren eingeleitet und wird dasselbe, soweit die Projecte feststehen, auch baldigst abgeschlossen sein.

Die Bahn verbindet die industrielle Stadt Viersen auf nächstem Wege mit Cöln und Düsseldorf und erhält folgende Stationen: Neuss, Schiefbahn $1_{,53}$ Ml., Neersen-Neuwerk $2_{,02}$ Ml. und Viersen $2_{,85}$ Ml.

Bauleitender Techniker Ober-Ingenieur Baurath Menne in Cöln, Abth. Baumeister Richter in Neuss.

8) Düsseldorf-Elberfeld-Wichlinghausen) Die Concession datirt vom 9. Juni 1873, die Bahnlänge beträgt $4_{,69}$ M. = $35_{,1}$ Kilom. Der Bau wird voraussichtlich im nächsten Frühjahre begonnen und dürfte bis Ende 1877 vollendet sein. Terrain ist bis jetzt nur an vereinzelten Puncten erworben.

Die Bahn Düsseldorf-Elberfeld-Wichlinghausen verschafft den beiden wichtigen Städten Elberfeld und Barmen eine zweite Verbindung nach Osten und Westen.

Die Bahn schafft den Kalksteinbrüchen im Neanderthal und bei Dornap neue Verbindungen und ist wichtig für den bedeutenden Personen- und Eilgut-Verkehr zwischen Gladbach, Crefeld und Düsseldorf einerseits und Elberfeld und Barmen anderseits.

Stationen: Düsseldorf, Gerresheim $0_{,73}$ Ml., Neanderthal $1_{,58}$ Ml., Mettmann $2_{,04}$ Ml., Hahnenfurth $2_{,75}$ Ml., Varresbeck $3_{,18}$ Ml., Elberfeld $3_{,80}$ Ml., Unterbarmen $4_{,07}$ Ml., Mittelbarmen $3_{,81}$ Ml. und Oberbarmen $4_{,34}$ Ml.

Die Bahn erfordert sehr bedeutende Erdarbeiten, sowie die Ausführung von 4 Tunnels und 2 Viaducten.

Bauleitender Techniker Ober-Ingenieur Baurath Menne zu Cöln, Abth. Baumeister Vogel in Barmen.

9) Ratingen-Schöller, concessionirt unterm 9. Juni 1873, $2_{,92}$ Meilen = $21_{,9}$ Kilometer lang. Der Bau wird frühestens im Herbst d. J. begonnen. Vollendung wie ad 6. Terrain ist noch nicht erworben, da das Project noch nicht festgestellt ist.

Die Bahn Ratingen-Schöller verbindet die Städte Elberfeld und Barmen mit dem untern Ruhrthal-Gebiet. Sie erschliesst die bedeutenden Kalklager bei Wülfrath und erhält Stationen zu Ratingen, Heiligenhaus $1_{,29}$ Ml., Wülfrath $2_{,17}$ Ml. und Hahnenfurth $2_{,90}$ Ml.

Die Bahn erfordert die Ausführung eines Tunnels auf der Wasserscheide bei Wülfrath.

Bauleitender Techniker Ober-Ingenieur Baurath Menne zu Cöln, Abth. Baumeister Herborn zu Cöln.

10) Opladen-Solingen-Varresbeck (Elberfeld). Concession vom 9. Juni 1873, Bahnlänge $4_{,0}$ Meilen = $30_{,0}$ Kilometer. Der Bau wird voraussichtlich im Jahre 1875 begonnen. Vollendung wie ad 6. Terrain noch nicht erworben.

Die Bahn Opladen-Solingen-Varresbeck-(Elberfeld) wird eine Linien-Verbindung zwischen den Städten Cöln und Dortmund und weiterhin mit dem Osten herstellen.. Sie gewährt der industriereichen Gegend von Solingen die nächsten Verbindungen mit Cöln und Elberfeld-Barmen und erhält folgende Stationen: Opladen, Löhdorf-Höhe $1_{,39}$ Ml., Solingen $2_{,62}$ Ml., Central $3_{,94}$ Ml. und Varresbeck $4_{,30}$ Ml.

Die Bahn erfordert die Ausführung sehr bedeutender Erdarbeiten, einer Wupperbrücke und zwei Tunnels.

Bauleitender Techniker Ober-Ingenieur Baurath Menne zu Cöln, Abth. Baumst. noch unbestimmt.

11) Ahrthalbahn (Sinzig-Ahrweiler). Concession vom 9. Juni 1873. Bahnlänge $1_{,57}$ Mln. = $11_{,8}$ Kilom. Baubeginn noch unbestimmt. Terrain noch nicht erworben.

Die Ahrthalbahn verbindet den untern weinbaureichen Theil des Ahrthals und das wichtige Bad Neuenahr mit der Rheinthalbahn. Stationen: Sinzig, Heppingen $0_{,96}$ Ml. und Ahrweiler $1_{,57}$ Ml.

Bauleitender Techniker Ober-Ingenieur Baurath Menne zu Cöln. Abth. Baumeister Rennen zu Cöln.

12) Bonn-Euskirchen. Concession vom 9. Juni 1873. Bahnlänge $4_{,59}$ Meilen = $34_{,4}$ Kilom. Baubeginn noch unbestimmt. Terrain noch nicht erworben.

Die Bahn verbindet die beiden Städtchen Rheinbach und Meckenheim und ihre fruchtbare Umgebung mit dem Weltverkehr. Sie erhält folgende Stationen: Bonn, Duisdorf $0_{,60}$ Ml., Meckenheim $2_{,45}$ Ml., Rheinbach $3_{,01}$ Ml., Palmersheim $3_{,89}$ Ml. und Euskirchen $4_{,59}$ Ml.

Bauleitender Techniker Ober-Ingenieur Baurath Menne zu Cöln, Abth. Baumeister Müller zu Bonn.

13) Abzweigung von Bonn-Euskirchen zur Ahrthalbahn (Meckenheim-Heppingen). Concession vom 9. Juni 1873. Bahnlänge $2_{,63}$ Meilen = $19_{,7}$ Kilom. Baubeginn noch unbestimmt; Terrain noch nicht erworben.

Die Bahn bezweckt eine abgekürzte Verbindung des Mittel- und Oberrheins mit Aachen und Belgien. Dieselbe schafft der Thon-Industrie bei Adendorf bessere Abzugswege und erhält Stationen zu Meckenheim, Adendorf $0_{,82}$ Ml., Bölingen $1_{,16}$ Ml. und Heppingen $2_{,63}$ Ml.

Der Bau dieser Bahn wird von der ad 11 genannten Abtheilung geleitet werden.

14) Andernach-Niedermendig, concessionirt unterm 9. Juni 1873, $1_{,96}$ Meilen = $14_{,7}$ Kilom. lang. Die Bahn verbindet die wichtigen Niedermendiger Steinbrüche (Basaltlava) und die Trasslager bei Plaidt mit der Rheinthalbahn. Stationen werden errichtet zu Andernach, Plaidt, Kruft und Niedermendig.

15) Engers-Limburg a. d. Lahn, concessionirt unterm 9. Juni 1873, $6_{,50}$ Meilen = $48_{,75}$ Kilom. lang. Die Bahn Engers-Limburg a. d. Lahn stellt eine abgekürzte Verbindung der Eisensteingruben des mittleren und oberen Lahngebietes mit dem Ruhrkohlengebiete her. Sie erschliesst die bedeutenden Thongruben des sogen. Kannenbäckerlandes bei Montabaur. Stationen werden errichtet zu Engers, Grenzau, Ransbach, Wirges, Montabaur und Limburg. Die Bahn erfordert die Ausführung sehr bedeutender Erdarbeiten, mehrerer Tunnes, eines Viaductes und einer Lahnbrücke.

16) Ransbach-Altenkirchen, ebenfalls unterm 9. Juni 1873 concessionirt, $5_{,84}$ Mln. = $43_{,80}$ Kilom. lang. Die Bahn verbindet die bedeutenden Eisensteingruben mit der vorgenannten Linie. Stationen werden errichtet zu Ransbach, Mogendorf, Selters, Dierdorf, Raubach, Reichenstein, Seifen und Altenkirchen. Die Bahn erfordert die Ausführung sehr bedeutender Erdarbeiten und mehrerer Tunnels.

17) Grenzau-Höhr, concessionirt unterm 9. Juni 1873, $0_{,35}$ M. = $2_{,64}$ Kilom. lang. Die Bahn verbindet die sich durch ihre bedeutende Thon-Industrie auszeichnenden Ortschaften Höhr und Grenzhausen mit der ad 15 genannten Linie. Stationen werden errichtet zu Grenzau und Höhr-Grenzhausen.

Der Baubeginn der Bahnen unter 14 bis 17 incl. ist noch unbestimmt, auch können die Entfernungen der Stationen derselben noch nicht angegeben werden. Wegen des Grunderwerbs, der von Seiten der betheiligten Gemeinden für einen gewissen Maximalpreis zu stellen ist, finden gegenwärtig Verhandlungen statt.

*Bergisch Märkische Eisenbahn. Seit einigen Tagen wird die sogenannte Entlastungsbahn Essen-Wattenscheid-Bochum in ihrer ganzen Länge mit Maschinen befahren und fand neulich die erste Probefahrt statt, welcher eine Bereisung der Bahn durch die Königl. Direction folgt. Die Bahn wird in ganzer Länge zweigeleisig ausgebaut und ist auch das zweite Geleise grösstentheils schon verlegt. Desgleichen ist der Bau der Station Wattenscheid und der beiden grossen Rangirbahnhöfe bei Essen und Bochum weit vorgeschritten, so dass die Eröffnung der Bahn für Güter- und Personenverkehr in einigen Monaten bevorsteht. Die Bahn schliesst von Wattenscheid aus die Zeche Centrum an und stehen ausserdem die Anschlüsse der neuen Schächte der Zechen Königin-Elisabeth, Holland, Fröhlich, Morgensonne, Centrum, Engelsburg sowie der beiden Schächte Bonifacius und des neuen Schachtes der Zeche Dahlbusch in Aussicht.

Was die Bergisch-Märkischen Bahnstrecken im Emscherthal anlangt, so ist die Bahn von Essen bis Consolidation in allen Theilen fertiggestellt und die Strecke von Crange bis zum Anschluss in die Herne-Bochumer-Bahn bei Herne im Bau sehr weit vorgeschritten. Der erst neuerdings genehmigte, mittlere Theil der Linie Essen-Herne von Consolidation bis Crange mit den Anschlüssen an Zeche Bismarck und Unser Fritz wird in diesen Tagen in Banangriff genommen. Da die Arbeiten in dieser mittleren Strecke verhältnissmässig gering sind, wird die ganze Bahn bis Herne im Herbst vollendet sein.

* **Schmalkalden-Wernshausen.** Vom Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft erhalten wir die Mittheilung, dass die bahn- und landespolizeiliche Prüfung und Abnahme der Eisenbahn Wernshausen-Schmalkalden am 26. März erfolgen wird.

— *st* — **Ostpreussische Südbahn.** (Geschäftsbericht pro 1872.) Die Bahn hat eine Länge von 243 Kilometer und erforderte ein Anlagecapital von 14 400 000 Thlr., wovon 9 000 000 Actien und 5 400 000 Prioritäts-Obligationen. Die Betriebsmittel bestanden im Berichtsjahre aus 34 Locomotiven, 49 Personenwagen mit 2678 Plätzen, 9 Gepäck- und 625 Güterwagen mit 113 720 Ctr. Tragfähigkeit. Die Locomotiven haben 589 804 Nutzkilometer zurückgelegt und wurden befördert: 594 008 Personen (gegen 538 687 im Vorjahre), 26 700 Ctr. Gepäck, 81 Equipagen, 1342 Pferde, 2297 Hunde und 5 617 945 Ctr. Güter (gegen 5 516 356 in 1871). Jede Person hat durchschnittlich $38_{,16}$ Kilom., jeder Ctr. Gut $94_{,03}$ Kilom. durchfahren.

Die Einnahmen haben betragen: Auf den Personenverkehr inclus. Nebenbeträge 232 613 Thlr., auf den Güterverkehr inclus. Viehbeförderung 441 412 Thlr., auf Verschiedenes 34 492 Thlr., zusammen 708 517 Thlr. (gegen 652 371 Thlr. im Vorjahre). Die Gesammteinnahme pro Kilometer und Jahr entziffert sich auf 2 781 Thlr. (gegen 2 744 Thlr. in 1871) und kommen davon 960 Thlr. auf den Personen-Verkehr und 1 821 Thlr. auf den Güterverkehr.

Ausgegeben wurden: Auf die allgemeine Verwaltung 151 831 Thlr., auf die Bahnverwaltung 140 441 Thlr., auf die Transportverwaltung 98 276 Thlr., zusammen 390 549 Thlr., oder 55% der Bruttoeinnahme.

Als Ueberschuss sind 319 532 Thlr. verblieben. Dieser Betrag ist verwendet: Zur Verzinsung der Anleihe von 5 400 000 Thlr. 5% Obligationen mit 267 397 Thlr., zur Amortisation dieser Anleihe mit 22 100 Thlr. zur Dotirung des Reserve und Erneuerungsfonds mit 30 034 Thlr. Eine Dividende hat hiernach aus den Einnahmen des Jahres 1872 an die Actionäre nicht vertheilt werden können.

Der Reservefonds hatte ult. 1872 einen Bestand von 32 849 Thlr., der Erneuerungsfonds von 229 332 Thlr. und die Pensionskasse von 67 002 Thlr. in baar.

* **Aachen-Mastrichter-Eisenbahngesellschaft.** Im Monat December 1873 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt a. aus dem Personenverkehr 28 348 Frcs., b. aus dem Güterverkehr 95 717 Frcs., c. aus dem Kohlenverkauf 47 418 Frcs., in Summa 171 483 Frcs.

* **Auf der Dux-Bodenbacher Bahn** betrug der Frachtverkehr vom 1. bis incl. 15. März l. J. 508 505 Zoll-Ctr.; vom 1. bis incl. 15. Februar l. J. 377 405 Zoll-Ctr.; vom 1. bis 15. Januar l. J. 407 883 Zoll-Ctr. Noch deutlicher zeigt sich die Verkehrssteigerung darin, dass die Gesammtverfrachtung im März 1873 mit 488 500 Zoll-Ctr., noch nicht die Höhe des in der 1. Hälfte des März beförderten Quantums erreicht. — Der Bau von vier neuen Zweigbahnen zu Kohlenwerken, deren 19 bereits im Betriebe, hat begonnen.

* **Waagthalbahn.** Pressburg, 15. März 1874. Nachdem die Beschlüsse des Eisenbahn-Ausschusses des Oesterr. Reichstages über die Herstellung der Eisenbahnlinie Troppau-Trentschin keine Zweifel mehr lassen, haben die Concessionaere der Waagthalbahn, — wie wir aus sicherer Quelle hören, — die zum vollständigen Ausbaue der Strecke Tyrnau-Trentschin erforderlichen Capitalien von verschiedenen Seiten vorschussweise angeboten erhalten und diessbezügliche Verhandlungen abgeschlossen. — Die Vorbereitungen zur Ausführung dieses Baues, werden deshalb auch jetzt schon getroffen. — Die Einnahmen im Monat Februar betrugen 40 159 Fl. 63 Kr.

* **Zur Tariffrage.** Wie die „Nat.-Ztg." unterm 19. März mittheilt, kommt die Frage der Tariferhöhung endlich in Fluss und scheint nunmehr sogar mit einer gewissen Beschleunigung zum Austrag gebracht werden zu sollen. Unter dem 12. März hat das Reichseisenbahnamt im Auftrage des Fürsten Reichskanzlers an die Eisenbahnverwaltungen die Aufforderung ergehen lassen, nach einem beigefügten Schema die Betriebsergebnisse der Jahre 1867—1873 zu ermitteln und bei ihm zur Vorlage zu bringen. In dem Rescripte ist auf besondere Beschleunigung der Sache gedrungen und der Wunsch zum Ausdruck gebracht, dass die Berathung über die Reform und die Erhöhung der Tarife spätestens Mitte Mai unter Zuziehung von Delegirten der Eisenbahnen beginnen könne.

Auch in dem vorliegenden Rescripte des Reichseisenbahnamtes ist wieder von einer Berücksichtigung solcher Transportartikel die Rede, „welche erste und unentbehrliche Lebensbedürfnisse sind." Nach einer anderen Stelle werden darunter „Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte und Kartoffeln" verstanden. Unter normalen Verhältnissen liegt um so weniger ein Grund für diese Ausnahmestellung vor, weil sie eine unregelmässige Preisentwicklung veranlassen und den Productenexport schwächen würde. Sollten aber ausserordentliche Verhältnisse eintreten, dann steht nach der Verfassung dem Reiche das Recht zu, den sogenannten Nothstandstarif einzuführen, d. h. den Eisenbahnen aufzugeben, die fraglichen Artikel zu den niedrigsten Frachtsätzen zu transportiren. Es besitzt mithin im Falle einer Theuerung ein Mittel, die Nachtheile zu beseitigen, welche zeitweilig für die Consumenten in den Tarifsätzen liegen können.

Ausland.

— *A* — **Russland.** Die zur zweiten Gruppe gehörenden Russischen Eisenbahnverwaltungen haben für das Jahr 1874 nachfolgende ermässigte Tarife für die Beförderung von Kohlen, Koks und Antracit festgestellt; und zwar transportiren volle Wagenladungen von 600 Pud zum Preis von 1/60 Kopeken pro Pud und Werst ($1_{,168}$ Pfennig pro Centner und Meile) die Bahnen: Moskau-Brest, Moskau-Rjäsan (Hauptbahn) Rjäsan-Koslow, Rjaschsk-Wiasma, Tambow-Saratow, Rjaschsk-Morschansk und Griasi-Zarizin (letztere in der Richtung von Moskau aus) zu 1/65 Kopeken pro Pud und Werst ($1_{,098}$ Pfennig pro Centner und Meile) die Strecken Saraisk und Jegorjewsk der Moskau Rjäsan Bahn und die Bahn Koslow-Tambow. Zu 1/70 Kopeken pro Pud und Werst ($1_{,018}$ Pfg. pro Centner und Meile) die Koslow-Woronesch-Rostow Bahn und die Griasi-Zarizin Bahn (letztere nur für Antracit von Woronesch aus.)

So kostet z. B. ein Waggon Antracit von Gruschewka (Grube) bis Moskau für 600 Pud (9 828 Kilogr.) 99 Rubel 31 Kopeken Transport und 3 Rubel Auf- und Abladegebühren (zusammen 94 Thlr. 3½ Silbergr.). Ein Waggon Steinkohle von Skopin (Grube) bis Moskau mit 600 Pud kostet 34 Rubel 80 Kopeken Transport und 3 Rubel Auf- und Abladespesen (zusammen 34 Thlr. 23 Sgr).

Wir geben diese Daten im Anschluss an den, auch in Russische Zeitschriften übergangenen Aufsatz in Nr. 88 vom vorigen Jahr, um zu zeigen wie man in Russland bemüht ist durch herabsetzen der Tarife sich von den Englischen Kohlen zu emancipiren.

Schweiz. Die im Bau auf der Strecke von Bouveret bis Siders vollendete und von da nach Brieg auszuführende Ligne d'Italie ist bei der am 16. d. M. stattgehabten Versteigerung dem Consortium der Waadtländer Finanz-Gesellschaft und der Westschweizerischen Bahnen für einen Kaufpreis von 200 000 Frcs. zugeschlagen worden. Die auf der Bahn ruhenden Hypotheken zum Betrage von 190 000 Frcs. sind von den Käufern mit übernommen worden.

— *r* — **Frankreich.** (Perpignan-Prades; la Teste-Cazaux; Carentan-Carteret; Givors-Paray-le-Monial). Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 14. Februar einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher die Vollendung der z. Zt. unter dem Sequester des Staates stehenden Eisenbahn von Perpignan nach Prades zum Gegenstande hat. Zur Vollendung der ganzen Linie fehlt noch die Strecke von Bouleternère nach Prades mit einer Länge von 13 Kilom. Die Kosten hierfür werden nach den Motiven zu diesem Gesetzesvorschlag auf 1 200 000 Frcs. veranschlagt. Nach diesem Gesetzentwurfe sollen die bezeichneten Kosten gedeckt werden:

1. mittelst einer Summe von 170 165 Frcs., welche noch übrig ist von der für die Linie Perpignan-Prades ursprünglich ausgeworfenen Subvention von 1 999 000 Frcs.;
2. durch Entnahme bis zum Betrage von 1 000 000 Frcs. aus den Summen, welche dem Staate von der Südbahn-Gesellschaft vorgeschossen worden sind. Diese Letztere Summe soll dem Staate wieder zukommen aus dem Netto-Ertrage der Eisenbahn von Perpignan nach Prades, nach deren Vollendung, oder aus dem Ergebnisse einer Abtretung dieser Bahn. Der dem Staate wieder zufliessende Betrag soll der Südbahn-Gesellschaft wieder zugewendet werden.

Durch Decret des Präsidenten der Republik d. d. 2. Februar wurde die Herstellung einer Eisenbahn von la Feste nach dem Teich von Cazaux als von öffentlichen Interesse erklärt, und das Departement der Gironde zur Ausführung der Bahn ermächtigt.

Ein weiteres Decret d. d. 10. Februar erklärt von öffentlichen Interesse den Bau einer Bahn von Carentan über Anvers, Saint-Jores, La Haye-du-Puits und Portbail nach Carteret, und ermächtigt das Departement La Manche zur Ausführung dieser Bahn unter Bewilligung einer Staatssubvention von 200 000 Frcs..

Der Staatsrath hat sich dahin ausgesprochen, dass kein Anlass bestehe, die Linie von Givors nach Paray-le-Monial als eine Linie von localem Interesse anzusehen. Dieser Ausspruch gründet sich auf die Erwägung, dass eine Linie, welche sich über 3 Departements erstreckt, eine Länge von 120 Kilom. hat, und bestimmt ist die Rhône mit dem Canal du Centre zu verbinden, unzweifelhaft den Character einer Linie von allgemeinem Interesse habe.

— *r* — **Portugiesische Bahnen.** Nach dem Geschäftsbericht pro 1872 beliefen sich die Einnahmen auf $7\,375\,621_{,28}$ Frcs., die Ausgaben auf $2\,837\,560_{,91}$ Frcs., so dass sich die Netto-Einnahme auf $4\,538\,060_{,37}$ Frcs. stellt. Im Jahre 1871 betrugen die Einnahmen $6\,455\,059_{,46}$ Frcs., die Ausgaben $3\,099\,705_{,49}$ Frcs., daher sich der Netto-Ertrag auf $3\,355\,353_{,97}$ Frcs. belief. Es ergiebt sich daher im Rein-Ertrage für das Jahr 1872 gegen das Vorjahr eine Mehrung von $1\,182\,706_{,10}$ Frcs. Die Brutto-Einnahme betrug per Kilometer im Jahre 1872 $14\,692_{,47}$ Frcs., die Ausgabe $5\,652_{,51}$ Frcs., daher die Rein-Einnahme per Kilom. $9\,039_{,96}$ Frcs. In 1871 war die Brutto-Einnahme per Kilometer $12\,858_{,68}$ Frcs., die Ausgabe $6\,174_{,71}$ Frcs., daher die Netto-Einnahme $6\,683_{,97}$ Frcs. Die Ausgaben für die Bahn selbst betrugen 1872 $969\,526_{,88}$ Frcs., 1871 $1\,263\,428_{,85}$ Frcs. Die Ausgaben für Zug- und Transport-Material betrugen 1872 $897\,685_{,44}$ Frcs., 1871 $871\,771_{,91}$ Frcs.

Der Geschäftsbericht, welcher am 14. Januar cr. der Generalversammlung erstattet wurde constatirt, dass die Studien für die la Beira-

Bahn seit einigen Monaten an Ort und Stelle im Gange sind; dass die Portugiesische Regierung diese Studien, welche von der Gesellschaft begonnen worden, übernommen, und dadurch die Bedeutung dieser Bahn anerkannt habe, welche als eigentliche internationale Bahn zwischen Portugal und Frankreich anzusehen sei. Bezeichnete Linie wird die Entfernung zwischen Lissabon und Paris um mehr als 500 Kilom. und daher die Reisedauer zwischen beiden Städten von 87 auf 48 Stunden abkürzen. Ausserdem verspricht ihre Verbindung mit den Bahnen Alt-Castiliens auch eine erhebliche Mehrung des Waarenverkehres.

Juristisches.

In dem Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 ist bestimmt: „Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden ....“. Der Kläger war in der Maschinenwerkstatt der verklagten Eisenbahn-Gesellschaft dadurch beschädigt worden, dass aus einer Dampfmaschine heisser Dampf und Wasser gegen seinen Fuss geschleudert worden waren. Der deswegen gegen die Eisenbahn-Gesellschaft erhobene Anspruch ist vom Stadtgericht zurückgewiesen. Es heisst in den Gründen: die Entscheidung hängt davon ab, ob der Kläger die Verletzung „bei dem Betriebe“ der Eisenbahn erlitten hat? Die Unsicherheit des Ausdruckes und die mannigfache Auslegung, welche möglich ist, legt Endemann in Behrend's Zeitschrift für Gesetzgebung und Rechtspflege Bd. 5. S. 496 offen. Es kann zugegeben werden, dass eine Eisenbahn ohne gleichzeitigen Betrieb einer Werkstatt u. Anwendung einer Dampfmaschine in derselben nicht betrieben werden kann. In diesem Sinne liegt die Arbeit und die Thätigkeit in der Werkstatt innerhalb des für eine Eisenbahn nothwendigen Betriebes. Das Haftpflichtgesetz konnte aber nicht den Betrieb in dieser Ausdehnung im Auge haben, weil er weit die Grenzen derjenigen Gefahr überschreitet, welcher Dritte durch die Besonderheit des Eisenbahn-Unternehmens ausgesetzt werden. Nur für diese Besonderheit des Eisenbahnbetriebes ist die Haftpflicht im §. 1 a. a. O. festgesetzt. Von diesem Gesichtspunct aus hat die Verletzung lediglich in einer Maschinenwerkstatt stattgefunden, welche, weil einer Eisenbahn zugehörend, die Anwendung des §. 1 a. a. O. nicht begründen kann. Das Berliner Kammergericht hat diese Entscheidung bestätigt.

Literatur.

— *st* — **Hilfsbuch für den Dampfkesselbetrieb, die Gewichts- und Druckvergleichungen.** In zahlreichen mathematischen und technischen Anwendungen. Berechnet und zusammengestellt von Friedrich v. Gutbier, Techniker in Dresden. Mit 4 Holzschnitten im Text. Kiel und Leipzig, 1874. v. Wechmar.

Das vorliegende Buch bringt eine Zusammenstellung einiger der nothwendigsten technischen Berechnungen nebst ausführlichen, ganz allgemein verwendbaren Gewichtstabellen, wie sie z. B. in Verbindung mit den Dampfkesselgesetzen für alle mit Dampfkessel- und Fabriksangelegenheiten Beschäftigten unentbehrlich sind. Zur Empfehlung wird nachfolgende Uebersicht des Inhaltes dienen:

I. Die directen Belastungen der Sicherheitsventile in Kilogrammen, berechnet nach dem Deutschen Reichsgesetze vom 29. Mai 1871, von 10 bis 120mm Weite in Millimetern, von da bis zu 200mm in Abständen von 5 zu 5mm fortschreitend.

II. Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

III. Zusammenstellung der Kgl. Sächsischen Dampfkesselgesetzgebung mit der Deutschen Reichsgesetzgebung über Dampfkessel.

IV. Regulativ, betr. die sicherheitspolizeiliche Ueberwachung der Dampfkessel der Kaiserl. Deutschen Marine.

V. Zusammstellung der Klg. Preussischen Dampfkesselverordnungen mit dem Reichs-Dampfkesselgesetze vom 29. Mai 1871.

VI. Zusammenstellung k. k. Oesterreichischer Dampfkesselgesetze.

VII. Deutsches Reichsgesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.

VIII. Einige Notizen zur Beachtung für Bauende.

IX. Auszug aus der k. k. Oesterr. Eisenbahngesetzgebung.

X. Technische Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen.

XI. Druckvergleichungs-Tabellen.

XII. Tabellen der vergleichenden Längenbelastung.

XIII. Vergleichung der grossen Gewichte unter einander.

XIV. Vergleichung der Centnergewichte unter einander.

XV. Vergleichung der Pfundgewichte unter einander.

XVI. Kleinere Gewichte in Metergewicht umgerechnet.

XVII. Zusammenstellung der wichtigsten Formeln für die Berechnung der Wandstärken der Dampfkessel.

XVIII. Nachträge. Verordung über Strassenlocomotiven; Literarisches; Tabellen zur Einführung einer Millimeter-Drahtlehre etc.

Die aufgenommen Gesetze und Verordnungen sind auf das Sorgfältigste durch die neuesten Publicationen bereichert und werden die vorgenommenen Bearbeitungen den mitunter gleichzeitigen Gebrauch mehrerer Verordnungen thunlichst fördern. Wir nehmen daher keinen Anstand, das Werkchen als ein sehr zweckmässiges zu bezeichnen.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Vorsitzende der Eisenbahn-Commission zu Kattowitz, bisherige Eisenbahn-Bau-Inspector Otto Urban, und das technische Mitglied der Eisenbahn-Commission (Bergisch-Märkische) zu Cassel, bisherige Baurath Buchholz, sind zu Regierungs- und Bauräthen ernannt; dem Eisenbahn-Secretär Heinrichs bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin, dem Eisenbahn-Secretär Schuirmann bei der Hannoverschen Eisenbahn zu Hannover, dem Eisenbahn-Secretär Malachowitz bei der Westfälischen Eisenbahn zu Münster und dem Hauptcassen-Buchhalter Zickermann der Ostbahn zu Berlin ist der Character als Rechnungsrath verliehen worden. Die Regierungs-Assessoren Dr. jur. Koch und Pieper sind zu Mitgliedern beziehungsweise der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen und der Westfälischen Eisenbahn, die Regierungs-Assessoren Louis Sipman in Berlin und Albert Todt in Bromberg sind zu Mitgliedern der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau, der Regierungs-Assessor Hammer unter Belassung in seiner gegenwärtigen Stellung als Commissarischer Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission in Hannover, zum Mitgliede der Königl. Eisenbahn-Direction daselbst, der Regierungs-Assessor Becher zum Mitgliede der Königl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld und zugleich zum administrativen Mitgliede der Königl. Eisenbahn-Commission in Essen, die Regierungs-Assessoren Braunschweig, Kauth und von Bonin zu Mitgliedern beziehungsweise der Königl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden, der Königl. Direction der Main-Weser-Bahn in Cassel und der Königl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld ernannt, sowie der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Albert Bauer zu Saarbrücken in gleicher Eigenschaft nach Trier versetzt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Auf die erledigte Stelle des Eisenbahn-Bau-Directors bei der Königl. General-Direction der Verkehrsabtheilung — Bauabtheilung — wurde der General-Directionsrath Alois Röckl bei genannter Abtheilung befördert.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Der Verwaltungsrath der ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn hat den bisherigen Central-Inspector Max Pichler zum Betriebs-Director ernannt.

Prag-Duxer Eisenbahn. Am 15. März c. ist der General-Secretär Dr. jur. Franz Seidl zu Prag verstorben.

Markt-Bericht

über Bergwerks-Producte und Metalle. Von Leopold Hadra. Berlin, 18. März 1874. Wenn auch in verflossener Woche eine regere Nachfrage sich nach einzelnen Metallen und Roheisen merklich machte, so ist die Kauflust noch immer nicht vorherrschend.

Kupfer. In England ruhig. Chili 80—81 Pfd. Sterl. Wallaro 89—90 Pfd. Sterl. Urmeneta 90—91 Pfd. Sterl. Hiesiger Preis für Englische Marken $29^1/_3$ — $30^1/_3$ Thlr. per Ctr. Mansfelder Garkupfer $30^1/_2$ Thlr. per Ctr. Raffinade $30^1/_3$—$30^5/_6$ Thlr. per Ctr. Cassa ab Hütte. Detail-Preise 1 bis $1^1/_2$ Thlr. höher.

Bruchkupfer. Je nach Qualität 25—27 Thlr. loco per Ctr.

Zinn still. Banca in Holland 58 Fl. Hier Bancazinn 36—37 Thlr. per Ctr. Straits in England 93 sh. Hier Prima Lammzinn je nach Qualität $33^1/_2$ — 35 Thlr. per Ctr. Secunda desgleichen $31^1/_3$ Thlr. per Ctr. Im Einzelverkauf verhältnissmässig höhere Preise. Bruchzinn 21—23 Thlr. per Ctr.

Zink ruhig. In Breslau W. H v. Giesche's Erben $8^1/_3$ Thlr., geringere Marken 8 — $8^1/_6$ Thlr. per Ctr. In London 23 Pfd. Sterl. Hier am Platze erstere $8^5/_6$ — 9 Thlr., letztere $8^1/_3$—$8^1/_2$ Thlr. per Ctr. Im Detail verhältnissmässig höher.

Bruch-Zink 5—$5^1/_2$ Thlr. loco per Ctr.

Blei unverändert. Tarnowitzer so wie von der Paulshütte, G. v. Giesche's Erben ab Hütte $7^2/_3$ Thlr. per Ctr. Casse. Loco hier $8^1/_3$—$8^1/_2$ Thlr. Harzer und Sächsisches $8^1/_3$—$8^1/_2$ Thlr. Detailpreise verhältnissmässig höher. Spanisches San Andres und San Louis $8^1/_2$—$9^1/_3$ Thlr.

Bruch-Blei $6^1/_6$—$6^1/_2$ Thlr. loco per Ctr.

Roh-Eisen. Der Markt in Glasgow wechselte fast täglich sein Gepräge, sowohl nach oben als nach unten, Warrants variirten zwischen 89sh. 3 p. bis 94 sh. 3 p. und schlossen an gestriger Börse mit 89 sh. Verschiffungseisen ruhig. Langloan und Coltness 98—100 sh. f. a. B. Glasgow. Hiesige Lagerpreise für gute und beste Schottische Marken 62—67 Sgr. per Ctr. Englisch-Roheisen 52—56 Sgr. per Ctr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 47—49 Sgr. per Ctr. Giesserei-Roheisen mit 51 Sgr. per Ctr. Weisses Holzkohlen-Roheisen wird loco Ofen mit $52^1/_2$ Sgr. per Ctr. angeboten.

Bruch-Eisen. Je nach Qualität 1—$1^2/_3$ Thlr. loco per Ctr.

Stab-Eisen. Gewalztes $3^1/_2$—$3^2/_3$ Thlr. per Ctr. ab Werk, Geschmiedetes bis $4^1/_6$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger $5^2/_3$—$6^1/_2$ Thlr. loco per Ctr. je nach Dimension.

Eisenbahnschienen. Zu Bauzwecken geschlagene $2^1/_2$—$2^5/_6$ Thlr., zum Verwalzen Preise nominell 2 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks still. Englische Nusskohlen nach Qualität werden hier 28—31 Thlr., Coaks bis 32 Thlr. per 40 Hectoliter bezahlt Schlesischer und Westfälischer Schmelz-Coaks 18—24 Sgr. per Ctr. loco hier

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

25. März Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf zu Berlin.
26. „ Actien-Gesellschaft Norddeutsche Fabrik für Eisenbahn-Betriebsmittel zu Berlin.
28. „ *Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag.
31. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
31. „ *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg. Tagesordnung in No. 21 S. 246.
4. April Aachener Industriebahn-Actien Gesellschaft zu Aachen.
4. „ (nicht 21. März) Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
10. „ Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abtheil.) zu Poln. Wartenberg.
11. „ Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
18. „ Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft zu Budapest.
25. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
30. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen a./Rh. Siehe S. 248.
21. Mai Galizische Carl-Ludwigsbahn zu Wien.

Einzahlungen.

Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg. Die letzte Einzahlung von 10 Proc. = 20 Thlr. pro Actie ist bis zum 26. März an die Vereinsbank in Hamburg zu leisten.

Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn. Die neunte (letzte) Einzahlung von 10 Proc. mit 10 Thlr. (abzüglich 21 Sgr. Zinsen), daher netto mit 9 Thlr. 9 Sgr. ist vom 22. bis 25. April d. J. im Directions-Bureau in Plauen i/V. zu leisten.

Submissionen.

Termin		Ort	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
24.	März	zu Witzenhausen	Bebra-Friedländer E.	Portland-Cement	240
24.	„	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Asphaltirungsarbeiten	—
24.	„	zu Breslau	Breslau-Freib. E.	Materialien-Verkauf	241
24.	„	zu Sablon	Elsass-Lothr. E.	Hochbauarbeit. zu Sablon bei Metz	—
24.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Wärterhäuser	—
24.	„	zu Wien	Kaiserin Elisabethb.	1800 ZCtr. Olivenöl	—
24.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Wagen, Achsen mit Rädern	209
24.	„	zu Glogau	Oberschlesische E.	Abbruch-Arbeiten	—
24.	„	zu Elbing	Preuss. Ostbahn	Bauausführungen auf Bahnhof Tiedmannsdorf u. Kobbelbude	—
25.	März	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Tischler-, Schlosser- etc. Arbeiten	—
25.	„	zu Mülheim	Rheinische E.	Bruchsteine	—
25.	„	zu Dortmund	dieselbe	120 Cbm. Wasser- und 250 Cbm. Weisskalk	—
26.	„	zu Cassel	Bebra-Friedländer E.	Erdarbeiten etc.	256
26.	„	zu Dortmund	Berg.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	—
26.	„	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Notizbücher für Fahrbeamte etc.	—
26.	„	zu Essen	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
27.	„	zu Düsseldorf	Berg.-Märk. E.	Bahnh.-Restaur. Schlebusch	—
28.	„	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Hochbauarbeiten	—
28.	„	daselbst	Bötzbergb.	Stationsbauten	—
30.	„	zu Berlin u. Hamburg	Berlin-Hamburger E.	Schienenverkauf	—
30.	„	zu Hannover	Hannoversche Staatsb.	Locomotiven	265
31.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Güterschuppenbau auf Bahnh. Breslau	—
31.	„	daselbst	dieselbe	Erdarbeiten etc.	265
31.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Farbenmaterialien zum Brückenanstrich	—
31.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Eiserne Dachconstruction	—
31.	„	daselbst	dieselbe	2 Drehscheiben, $11{,}_6^{m}$ Durchm.	—
31.	„	daselbst	dieselbe	4500 □m Schieferbedachung	—
31.	„	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven und Tender für Tarnow-Leluchow	—
31.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	7. Loos Altshausen-Pfullendorf	—
—		zu Berlin	Berlin-Dresden	Wagenvermiethung	265
1.	April	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	8000 Kbm. Kies	—
1.	„	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer E.	Eiserne Ueberbauten	—
1.	„	zu Chemnitz	Chemnitz-Aue-Adorf	Erdarbeiten etc.	265
1.	„	zu Uelzen	Hannov. Staatsb.	Wärterhäuser	—
1.	„	zu Posen	Oberschlesische E.	Bahnh.-Restaur. Trzemeszno	—
2.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Schienen-Verkauf	265
4.	„	zu Lübeck	Lübeck-Büchener E.	Schwellen	264
6.	„	zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	2000 Mille Mauersteine	—
8.	„	zu Köln	Rheinische E.	Röhrenverlegung	—
9.	„	zu Köln	Rheinische E.	Dampfschiffverkauf	—
10.	„	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	19 Locomotiven	265
13.	„	zu Hoyerswerda	Oberlausitzer E.	Materialien für die Reparaturwerkstätte	—
15.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Winkeleisenstäbe etc.	265
15.	„	zu Bern	Bern-Luzern E.	Locomotiven und Wagen	—
1.	Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Bei der in Gegenwart eines k. k. Notars am 2. März d. J. stattgefundenen Verloosung der Prioritäts-Obligationen wurden mittelst Serienhebung 104 Nummern und zw. von Nr. 1001 bis incl. Nr. 1104 gezogen.

Der Nominalbetrag dieser Prioritäts-Obligationen wird vom 1. September d. J. ab gegen Einziehung der Original-Obligationen und der noch unverfallenen Coupons nebst Talon

in **Wien** bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft oder bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, in **Pest** bei der Ung. Allg. Creditbank,	mit fl. 200 Oe. W. in Silber.
in **Frankfurt a. M.** bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie und bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,	mit fl. 233 1/3 Südd. W.
in **Berlin** bei Herrn S. Bleichröder, in **Hamburg** bei den Herren L. Behrens & Se.	mit 133 1/3 Thlr. Pr. Cour.

nebst den an den Obligationen haftenden am 1. September d. J fälligen Coupons ausbezahlt.

Mit 1. September 1874 hört die weitere Verzinsung der oben verzeichneten Obligationen auf.

Wien, am 2. März 1874.

Der Verwaltungsrath.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit des § 20 des Statuts bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebahrsjahr 1873 zu zahlende Dividende auf 9 Thaler Preussisch pro Actie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 17. März 1874.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die von dem Ausschusse der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1873 auf Neun Thaler pro Actie festgestellte Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck, bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, sowie bei der Billet-Expedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe an den Wochentagen vom 1. bis 12. April d. J., Vormittags von 10—12 Uhr, in Empfang zu nehmen.

Lübeck, den 17. März 1874.

Die Direction.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Bauunternehmer, welche bei der Verdingung der Erd- und Felsenarbeiten, sowie der Kunstbauten auf dem Theilstück Stollberg-Lugau der Zweigbahn Zwönitz-Lugau, VII. Section der Cemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn zu concurriren gesonnen sind, werden hiermit eingeladen, sich in dem Sections-Bureau zu Stollberg Blanquets abzuholen und ihre Offerten längstens bis zum

ersten April dieses Jahres

versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten der Zweigbahn Zwönitz-Lugau“ im technischen Bureau der Sächsischen

Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Chemnitz, Beckerstrasse 17 F, portofrei einzureichen.

Das genannte Theilstück enthält die Accorde VI und VII, welche getrennt oder zusammen übernommen werden können.

Der VI Accord, ca. 2,1 Kilom. lang, hat ca. 55 000 Cubik-Meter Massenbewegung.

Der VII. Accord, ca. 3,1 Kilom. lang, hat ca. 72 000 Cubik-Meter Massenbewegung.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 1. Mai an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten.

Chemnitz, den 9. März 1874.

Th. Hättasch,
Oberingenieur.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Locomotiven.

Die Lieferung von
7 Personenlocomotiven mit Tendern und von
12 Güterlocomotiven mit Tendern für die Grossh. Staatseisenbahnen soll im Wege des Accords vergeben werden.

Angebote hierauf versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Locomotiven" versehen, werden bis zum **10. April d. J.** einschliesslich, von der unterzeichneten General-Direction, bei welcher die Bedingungen erhoben werden können, entgegen genommen.

Carlsruhe, den 6. März 1874.

Generaldirection
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.
H 6215a Zimmer.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen acht Loose Erd- und Planirungsarbeiten auf der Eisenbahnstrecke Neisse-Ziegenhals-Landesgrenze in öffentlicher Submission zur Ausführung verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III, hierselbst, Teichstrasse No. 18, zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten, mit der Aufschrift:
„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Eisenbahn Neisse-Ziegenhals-Landesgrenze"
sind versiegelt und portofrei bis zu dem auf
Dienstag, den 31. März d. J., Vormittags 11 Uhr,
in dem obenbezeichneten Central-Bureau hierselbst anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 17. März 1874.

Königliche Direction.

Königliche Ostbahn.

Maschinenmeisterei zu Dirschau.

Zum Bau einer Perron-Ueberdachung wird die Lieferung von

30 524	Kilogr.	Winkeleisenstäben,
24 272	„	Faconeisenstäben,
7550	„	eiserner Platten,
7889	„	Flacheisenstäben

hiermit zur öffentlichen Submission gestellt.

Die Liefer-Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Walzeisen etc."
bis zu dem auf
Mittwoch, den 15. April d. J., Vormittags 11 Uhr,
im Bureau der unterzeichneten Maschinenmeisterei anstehenden Submissions-Termine franco einzusenden, in welchem Termine dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Bedingungen liegen auf den Börsen zu Danzig, Berlin, Stettin, Breslau und Köln, sowie im Bureau der unterzeichneten Maschinenmeisterei zur Einsicht bereit und werden auf portofreie Anfragen unentgeltlich verabfolgt.

Dirschau, den 14. März 1874.

Königliche Maschinenmeisterei.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von
5000 Stück Eisenbahn-Schwellen
soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Schriftliche Offerten sind bis zum **Sonnabend, den 4. April cr., Mittags 12 Uhr,** versiegelt und mit der Aufschrift versehen:
„Schwellen-Lieferung"
portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können im Verwaltungsbureau hierselbst und im Bureau hierselbst und im Bureau des Baumeisters Reiche auf unserem Bahnhofe in Hamburg eingesehen und auf portofreies Ersuchen von ersterem entgegengenommen werden.

Lübeck, den 18. März 1874.

Die Direction.

Maschinenbau-Verein zu Chemnitz

vormals: C. F. Schellenberg

gegründet im Jahre 1844

empfiehlt sich zur Ausführung von **Werkzeugmaschinen** in bewährtester Construction, als:

Maschinen für Metallbearbeitung.

Support-, Hand- und Plan-Drehbänke jeder Art.
Drehbänke für Eisenbahnwagen-, Tender- und Locomotiv-Räder,
Hobel-, Shaping- und Nuthstoss-Maschinen,
Wand-, Horizontal- und freistehende Bohrmaschinen,
Radial-, Cylinder- und Langloch-Bohrmaschinen,
Maschinen und Werkzeuge für Schraubenfabrication,
Räder-Theil- und Frais-Maschinen,
Maschinen für Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten,
do. „ Hüttenbetrieb,
Scheeren, Durchstoss- und Blechbiegemaschinen,
Dampfhämmer, Schmiedemaschinen und Ventilatoren,
Maschinen für Gewehrfabrikation.

Maschinen für Holzbearbeitung.

Einfache Gattersägen, Bund-Gattersägen,
Doppel- und Horizontal-Gattersägen,
Schwartensägen,
Kreis- und Band-Sägen,
Schweif- und Decoupir-Sägen,
Sägen-Stanzmaschinen, Sägen-Schärfmaschinen,
Hobelmaschinen für Breter, Pfosten und Simse,
Zapfen-Schneid- und Schlitz-Maschinen,
Vertical-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Horizontal-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Wand-Bohrmaschinen,
Freistehende Bohrmaschinen,
Frais-Maschinen.

Complete Fabrikeinrichtungen in dieser Branche werden zur schnellen Lieferung übernommen. **Courante Maschinen** sind stets vorräthig oder befinden sich in Arbeit.

Ausserdem liefert die Fabrik **Maschinen zum Heben und Fortschaffen von Lasten** jeder Art und ist vertreten:

in Wien durch Herrn **Julius Overhoff**,
in Leipzig durch die Herren **Gebr. Franke**,
in St. Petersburg durch Herrn **Franz Meyer**,
in Breslau durch Herrn **Aug. Polack**,
in Berlin durch Herrn **F. C. Heise**, Wallnertheaterstrasse 5.





Daecke & Co. in Heidelberg,

Wagen-Lack- und Firniss-Fabrik

empfehlen als Specialitäten ihre

Ueberzugslacke und Schleiflacke, sowie **Trockenfirnisse (Siccatif)** für Waggons und Locomotiven

unter Garantie der grössten Dauerhaftigkeit.

Die besten Empfehlungen wie Proben stehen zu Diensten.

Eine betriebsfähige Tenderlocomotive

zur Benützung von Arbeitszügen ausgezeichnet verwendbar und in neuester Zeit erst der Kesselprobe unterworfen, offeriren billigst

Schweitzer & Apt

Hamm in Westfalen.

Obst- und Wildbäume,

besonders die sehr rentabeln **Kirsch-** und die beliebten **Lindenbäume** in allen Grössen, ferner **Heckenpflanzen** und **Sämereien** aller Art etc. etc., empfiehlt,

auch im Submissionswege billigst,

Cataloge franco

der Baum- und Samenzüchter en gros

J. Butterbrodt zu Hildesheim.

Stelle-Gesuch.

Ein in Eisenbahn- sowie in Privat-Arbeit erfahrener Sattlermeister, welcher seit einer Reihe von Jahren in einem bedeutenden Eisenbahn-Waggon-Geschäft fungirt, worüber er die besten Zeugnisse besitzt, sucht ein anderweitiges Engagement. Gef. Offerten unter **F. P. 93** befördert die Exped. d. Bl.

Gesucht ein practisch erfahrener cautionsfähiger

Maschinenbauer

zur **selbstständigen** verantwortlichen Betriebsleitung eines grösseren Etablissements unter Theilnahme am Reingewinn.

Nur practisch und academisch gebildete, energische Persönlichkeiten, welche ihre erfolgreiche Thätigkeit nachweisen, können Berücksichtigung finden.

Franco-Offerten sub **Y. 6577** befördert **Rudolf Mosse,** Berlin W.

Da alle Deutschen und Oesterr.-Ungarischen Postanstalten und Buchhandlungen Bestellungen auf die Zeitung annehmen, so bitte ich bei mir nur dann zu bestellen, wenn Kreuzbandsendung gewünscht wird. Das Kreuzbandporto beträgt ausser dem Abonnementspreis von $1^1/_3$ Thaler vierteljährlich: in Deutschland und Oesterreich-Ungarn 15 Ngr., für Dänemark, Frankreich, Grossbritannien und den Niederlanden 1 Thlr., für Belgien, Italien, Russland und die Schweiz $22^1/_2$ Ngr., für Schweden, Norwegen und Vereinigten Staaten von Nordamerika $1^1/_2$ Thlr. vierteljährlich.

Leipzig. **Adolph Refelshöfer.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 24.

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag**; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 27. März 1874. (Schluss der Nummer: 25. März, Vormittags 8 Uhr.)

Der Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes, aufgestellt im Reichs-Eisenbahn-Amt.*)

Der Reichstag hatte bekanntlich in seiner Sitzung vom 20. April 1870 den Reichskanzler aufgefordert, „ein Gesetz über das Eisenbahnwesen zum Zweck der Einführung gleichmässiger Grundsätze für die Concessionirung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, insonderheit auch behufs der Verwirklichung der in den Art. 41 bis 47 der Verfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie zur Herstellung geeigneter Organe behufs Ausübung der dem Bunde in Bezug auf die Eisenbahnen zustehenden Befugnisse vorzulegen."

Nachdem nun zunächst zur Wahrung der dem Reich obliegenden Aufsicht über die Eisenbahnen durch das Reichs-Gesetz vom 27. Juni v. J. das Reichs-Eisenbahn-Amt eingesetzt worden war, hatte sich dasselbe hauptsächlich die Sammlung und Sichtung des Materials für das in jenem Gesetz § 5 ausdrücklich vorbehaltene Reichs-Eisenbahngesetz zur Aufgabe gestellt, und sodann den Entwurf eines solchen Gesetzes ausgearbeitet, welcher so eben veröffentlicht wird, „lediglich um den Betheiligten zur Aeusserung über etwa nicht berücksichtigte Wünsche oder ihre Bedenken gegen die Bestimmung des Gesetzes Gelegenheit zu geben."

Bei allen durch die Reichs-Verfassung dem Reichs-Eisenbahn-Amt gestellten Aufgaben, wie z. B. bei der Revision des Betriebs-Reglements hat sich, wie in den Motiven des Gesetzentwurfs mitgetheilt wird, der Mangel einer das Eisenbahnwesen erschöpfend regelnden Gesetzgebung bereits sehr fühlbar gemacht. Um diese Lücken auszufüllen, erschien es nothwendig

I. für das gesammte Eisenbahnwesen materielles Recht zu schaffen,

II. die Aufsicht des Staates speziell zu regeln und gegenüber dem Aufsichtsrecht der Landesbehörden zu begrenzen.

In beiden Beziehungen ist (vorbehaltlich der verfassungsmässigen Reservat-Rechte) nach Art. 4 No. 8 der Reichsverfassung („der Beaufsichtigung Seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen: das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs") und Art. 4 No 14, wo die gemeinsame Gesetzgebung über das Handelsrecht dem Reich überwiesen wird, der Competenz des Reichs keine andere Grenze gesetzt, als dass Localbahnen, welche für den allgemeinen Verkehr bedeutungslos sind, der Landes-Aufsicht ausschliesslich verbleiben, während in vorläufiger Ausführung des Art. 4 No. 8 der Reichsverfassung in den Art. 41—47 derselben für das materielle Eisenbahnrecht und das Aufsichtsrecht nur einzelne Bestimmungen getroffen sind, welche jedoch der Specialisirung, Erläuterung und Ergänzung noch sehr bedürfen. Während also der Gesetzentwurf das materielle Eisenbahnrecht nach allen Richtungen hin hätte regeln können, hat es das Reichs-Eisenbahnamt jedoch vorgezogen, von der Reichsgesetzgebung diejenigen Materien vorerst auszuschliessen, bei welchen allgemeine Reichs-Interessen nur mittelbar in Frage kommen. Als solche Materien sieht das Reichs-Eisenbahnamt folgende Materien an:

1. Die Bestimmungen über Expropriation zu Gunsten der Eisenbahnen. Dieselben stehen nämlich mit den sonstigen landesgesetzlichen Bestimmungen über Expropriationen in so innigem Zusammenhang, dass es wenigstens bis dahin, wo die Gesetzgebung über das gesammte Expropriationsverfahren vom Reiche in die Hand genommen wird, bedenklich erscheint, solche aus diesem Zusammenhang zu reissen.*)

2. Die Anlage und Concessionirung der Eisenbahnen. Das Reichs-Eisenbahnamt erkennt an, dass es wohl von Nutzen sein möchte, die obere Leitung des Deutschen Eisenbahnnetzes und damit auch das gesammte Eisenbahn-Concessionswesen dem Reiche zu überweisen, wie dies in der Schweiz mit dem 1. Januar 1874 geschehen und sowohl der Beschluss des Reichstags vom 20. April 1870 beabsichtigt, als auch in dem Gesetzentwurf des Vereins der Deutschen Privat-Eisenbahnen proponirt worden ist. Mit Rücksicht darauf jedoch, dass die Königl. Preussische Regierung die sofortige Regulirung des Eisenbahn-Concessionswesens für erforderlich erachtete, hat die Reichsbehörde die principiellen Bedenken gegen das der Preussischen Landesvertretung vorgelegte Gesetz*) keine Folge gegeben, ist vielmehr davon ausgegangen, dass die Wahrnehmung des Concessionswesens unter den für das Reichs-Interesse unentbehrlichen, im Wesentlichen schon bisher zur Ausführung gebrachten Vorbehalten vorerst den Bundesregierungen im bisherigen Umfange zu belassen sei.

Sollten die Factoren der Reichsgesetzgebung die Uebertragung des Eisenbahn-Concessionswesens an die Reichsbehörde beschliessen, so würde nach Ansicht des Reichs-Eisenbahn-Amts doch auch in diesem Falle die Mitwirkung der Landesregierungen in Bezug auf die Vorbereitung der schliesslich vom Reich zu treffenden Entscheidungen in erheblichem Maasse in Anspruch zu nehmen sein, das Reichs-Eisenbahn-Amt deshalb mit dem Detail der Sachen in der Regel nicht belastet werden.

3. Die Reichsgesetzgebung soll sich ferner nicht mit den Anordnungen befassen, welche im polizeilichen Interesse bezüglich des Landverkehrs und der den Eisenbahnen benachbarten Anlagen zu treffen sind, Anordnungen, welche wohl überall nicht von Eisenbahn-Aufsichtsbehörden, sondern den örtlichen Polizeibehörden, wenn auch unter Zuziehung der ersteren, erlassen werden.

4. Ferner soll das Reichs-Eisenbahn-Gesetz die Aufsicht über die Eisenbahngesellschaften in ihrer Eigenschaft als Actiengesellschaften (Ueberwachung ihrer Finanzverhältnisse sowie der Statuten in anderen als den durch dies Gesetz geregelten Beziehungen) nicht oder nur ausnahmsweise insoweit ordnen, als dabei das öffentliche Eisenbahn-Interesse unmittelbar betheiligt ist.

*) Berlin 1874. Verlag der Expedition des Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeigers (Kessel). In Commission bei Carl Heymanns Verlag.

*) Jedoch sollen Beschwerden der Concessionaire über offenbare Verschleppung oder rechtswidrige Schädigung entsprechend Art. 41 Al. 1 der Reichsverfassung von den Reichsbehörden erledigt werden.

*) Abgedruckt in Nr. 6 S. 68 fg. des Jahrg. 1874 unserer Zeitung.

Endlich sollen

5) die Bestimmungen über den Erwerb der Eisenbahnen durch den Staat — deren Uebergang an den Staat nach Ablauf einer gewissen Zeit — sowie über die damit in Zusammenhang stehende Besteuerung der Eisenbahnen lediglich der Landesgesetzgebung überlassen bleiben.

Bezüglich der Beaufsichtigung der Eisenbahnen ist in dem Entwurfe davon ausgegangen, dass es bei der Landes-Aufsicht insoweit verbleibt, als nicht dem, zunächst nur die obere Aufsicht übenden Reichsorgane gewisse Befugnisse ausdrücklich beigelegt oder von ihm an sich gezogen werden und dass die Reichsbehörde überall, sei es auf Beschwerden, sei es ex officio, verfügend einschreiten könne.

Es drängte sich hierbei dem Reichs-Eisenbahn-Amt die Frage auf, ob nicht solche Cumulation von Aufsichtsbehörden und Instanzen zur Verschleppung der schliesslichen Entscheidung und zu Verwirrung Anlass geben möchte, ob es nicht vielmehr vorzuziehen sei, die Aufsicht über sämmtliche Eisenbahnen entweder lediglich durch die Reichsbehörde, oder lediglich durch die Landesbehörden üben zu lassen, und in letzterem Falle die Reichsbehörde auf den Erlass allgemeiner Anordnungen, die Controle der Ausführung derselben und die Entscheidung auf Beschwerden zu beschränken. Der letztere Modus ist übereinstimmend mit der bereits in den §§. 4 und 5 des Gesetzes vom 27. Juni 1873 ausgesprochenen Absicht in der vollen Ueberzeugung nicht gewählt, dass eine blos zu generellen Anordnungen und deren Controle befugte, nur eine obere Aufsicht übende Behörde, neben welcher die fast ohne Ausnahme financielle Interessen verfolgenden Bundesregierungen ihre Machtbefugnisse im bisherigen Umfange behalten, eine den allgemein gehegten Erwartungen entsprechende Wirksamkeit nicht üben kann.

Es wurde daher die gestellte Frage in Bezug auf den ersten Modus: ausschliessliche Beaufsichtigung durch die Reichsbehörde, zumal für die Bundesregierungen im Princip bejaht, welche eigene Bahnen besitzen oder Privatbahnen verwalten, mögen für die Verwaltung und Beaufsichtigung verschiedene Centralbehörden bestehen oder nicht, — indem solche Regierungen als Richter in eigenen Sachen auf volles Vertrauen beim Publicum Anspruch nicht erheben können — und konnte man sich nicht verhehlen, dass das Nebeneinanderbestehen der Reichs- und Landes-Aufsicht nicht ohne Inconvenienzen bleiben kann, letztere deshalb künftig wegfallen muss; man glaubte jedoch diese Frage vorerst im Allgemeinen verneinen zu sollen.

Die Entscheidungen des sofort sich in letzter Instanz befindenden Reichs-Eisenbahnamts sollen berechtigten Ansprüchen des Publicums schneller Befriedigung verschaffen, als dies nach dem bisherigen Geschäftsgange der in mehreren Instanzen entscheidenden Landesbehörden möglich war, und lässt sich nicht verkennen, dass solche von der Wahrnehmung irgend eines Interesse bei der Entscheidung entbunden, auf stärkeres Vertrauen als die Landesbehörden Anspruch haben

Sodann ist zur Vermeidung unliebsamer Widersprüche zwischen den Entscheidungen der Reichsbehörde und denen der Landesbehörden auf Veranlassung des Herrn Reichskanzlers für Fälle des Bedürfnisses ein Verfahren angeordnet, welches dem Reichs-Eisenbahn-Amte sowohl die Kenntniss solcher Landes - Anordnungen als der Motive derselben sichert.

Dagegen umfasst die specielle Aufsicht über die Eisenbahnen ein massenhaftes Detail: Prüfung und Genehmigung aller unerheblichen Neubauten oder Einrichtungen, Vereidigung der Bahnpolizeibeamten, Genehmigung der Fahrpläne und Tarife, Untersuchung bei den leider überaus zahlreichen Eisenbahnunfällen etc. etc., ein Detail, welches vorbehaltlich der Befugniss der Reichs - Eisenbahn-Behörde, in Beschwerdefällen oder aus wichtigen Rücksichten auch ex officio einzuschreiten, vorerst zweckmässiger in der Hand der Landesbehörden bleibt und dessen Respicirung durch die Reichsbehörde dieser wohl verfrüht einen grossen Umfang geben würde.

Die Reichsbehörde behält sich jedoch vor, wenn sie erst eine feste Position gewonnen, und alle hier in Betracht kommende Verhältnisse durchdrungen hat (die Zuführung ausreichender Arbeitskräfte vorausgesetzt), in ihrer Hand, die Aufsicht nach und nach ganz an sich heranzuziehen und damit die Landesaufsicht entbehrlich zu machen. *)

*) So würde zum Beispiel das Reichs-Eisenbahn-Amt, sobald es sich dazu nach Maassgabe des gesammelten Materials und der ihm zu Gebote stehenden Kräfte für befähigt erachtet, zunächst für gewisse grosse Verkehrslinien oder Bahngruppen, später aber selbst ganz allgemein die Festsetzung der Fahrpläne an sich heranziehen, die periodischen Revisionen (§. 14) nach und nach sämmtlich bewirken, die jetzt von den Landesbehörden erfolgende Prüfung und Genehmigung der Tarife und Special-Reglements und zwar alle diese Befugnisse mit der Wirkung übernehmen, dass die Landesbehörden nur noch in ihrer Eigenschaft als vorgesetzte Verwalter der Staatsbahnen in Thätigkeit bleiben. Es würde dann der Zeitpunct eintreten, mit dem die Landesaufsicht — vorbehaltlich der Staatsverwaltung von Staats- oder Privatbahnen — ganz zu beseitigen, und statt der vom Reich zunächst zu bestellenden Eisenbahn-Commissare förmliche Aufsichtsbehörden für grössere Bahncomplexe unter Oberleitung der Reichs-Eisenbahnbehörde zu bilden.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt giebt sich der Hoffnung hin, dass einzelne Regierungen wegen Mangels an technischen, zur Ausübung der Aufsicht erforderlichen Kräften im wohlverstandenen Interesse der Landesangehörigen die Initiative zu deren gänzlichen Abtretung an die Reichs-Eisenbahnbehörde ergreifen werden.

Dies nach Inhalt der Motive vorausgeschickt, bemerken wir zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzes zunächst, dass der Entwurf in 7 Abschnitte zerfällt, von denen der erste (§§. 1—7 umfassend): Allgemeine Bestimmungen über das Eisenbahnwesen enthält.

(Fortsetzung folgt.)

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Zur Krankheits-Statistik.) In dem Frankfurter General-Versammlungs-Protokoll vom Januar 1873 (abgedruckt in Nr 60, S. 681 fg. der Vereins-Zeitung de 1873) muss es Seite 682 rechte Spalte, Zeile 25 von unten statt „X = S. (de — ce × 100)“ heissen:

$$X = \frac{(de - ce) \times 100.}{S.}$$

Berliner Briefe.

Berlin, 23. März. (Tariffrage; Aufnahme von Prioritäts-Anleihen, Berliner Nordbahn; Crefeld Kr.-Kempener Industriebahn; Pommersche Centralbahn; Hannover-Altenbeken und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft; Iserlohn-Neuschanz; Hamburg-Bremen; Unstrutbahn; Oberlausitzer Eisenbahn.)

Bei den häufigen Besprechungen, welchen an dieser Stelle die Tariffrage unterzogen wurde, betonte ich in erster Linie die Wichtigkeit, diese Angelegenheit als eine brennende Frage zu betrachten und als solche schleunigst zur Entscheidung zu bringen, da der Zustand zwischen Hangen und Bangen gradezu unerträglich für die Bahngesellschaften werden musste. Maassgebenden Orts ist denn diese Anschauung auch endlich zum Durchbruch gekommen. Es ist dem Reichskanzleramt jetzt Ernst, in der Tariffrage bald zu einer Entscheidung zu kommen und hat das Reichs - Eisenbahnamt in Folge dessen die Fertigstellung der Angaben über die Betriebsergebnisse pro 1867—1873 bis spätestens zum 15. April erbeten und sich nöthigenfalls mit einer approximativen Ermittlung pro 1873 zufrieden erklärt. Das Reichs - Eisenbahnamt erklärt endlich, jedenfalls nicht später als Mitte Mai die Berathung über die Tariffrage beginnen zu wollen. Das Schema, welches den Eisenbahn - Directionen zur Ausfüllung unterbreitet ist, umfasst acht Rubriken und bezieht sich auf alle die Ausgabe- und Einnahme-Verhältnisse, welche bei Erwägung einer Tariferhöhung von Belang sind. Da bezüglich Baierns dem Reiche in Sachen der Tarife kein Hoheitsrecht zusteht, so sind auch die baierischen Bahnen nicht um Aufstellung ihrer Betriebsergebnisse angegangen worden. Was das Resultat der Berathungen über die Tariffrage sein wird, lässt sich natürlich noch in keiner Weise bestimmen. Immerhin dürfte kaum zu bezweifeln sein, dass eine Erhöhung der Tarife überhaupt zugestanden wird, doch lässt die Unbestimmtheit über den Umfang und die Art derselben noch reichlichen Spielraum für Enttäuschungen offen. Jedenfalls nimmt man an, dass landwirthschaftliche Producte im Allgemeinen von einer Tariferhöhung werden ausgenommen sein.

Wie bezüglich der Tarife so ist auch sonst gegenwärtig eine grössere Rücksichtsnahme für die Interessen der Eisenbahngesellschaften an ausschlaggebender Stelle bemerkbar. So scheint namentlich die Aufnahme von Prioritätsanleihen, wo solche Existenzfragen sind, nicht nur nicht mehr erschwert, sondern sogar erleichtert werden zu sollen. Bezüglich der Berliner Nordbahn verlautet beispielsweise, dass das Staatsministerium geneigt ist, eine 4½ Procentige Staatsgarantie auf zehn Jahre, für eine Anleihe dieser Bahn beim Landtage zu befürworten*.

Es liegt auf der Hand, dass ein solcher Schritt die Regierung in die moralische Nothwendigkeit versetzt, anderen in ähnlicher Lage befindlichen Gesellschaften ebenfalls Zugeständnisse zu machen. Unter solchen Umständen dürfte sich die Situation der in meinem vorigen Bericht namhaft gemachten Gesellschaften wieder klären.

(Schluss folgt.)

* **Berlin-Stettiner Eisenbahn.** Das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft theilt uns über die der Letzteren unterm 11. Decbr. 1872 concessionirten neuen Bahnlinien Folgendes mit:

1) Ducherow (Station der Vorpommerschen Bahn)-Swinemünde, $5_{,0}$ Mln. = $38_{,189}$ Kilom. lang, wird im Unterbau für ein Geleise hergestellt, jedoch für 2 Geleise erworben und beginnt die Acquisition derselben im Frühjahr d. J., die Inangriffnahme der Bauarbeiten im Frühjahr 1874;

* Die Direction macht bekannt: Nachdem mit Allerhöchster Ermächtigung Sr. Maj des Kaisers und Königs der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten der Direction der Berliner Nord Eisenb.-Ges. eröffnet hat, wie das Königl. Staatsministerium, nur mit Rücksicht auf die allgemeinen Landesinteressen das Zustandekommen der Bahn zu fördern, beschlossen habe, dass der Berliner Nord-Eisenbahn-Gesellschaft vorbehaltlich der Allerhöchsten Genehmigung und der Zustimmung der Landesvertretung die Uebernahme einer Zinsgarantie des Preussischen Staates für das zur Fertigstellung der Bahn noch erforderliche Capital event. bis zu einem Betrage von fünf Millionen Thalern auf die Dauer von zehn Jahren gegen die Verpflichtung der Rückerstattung der auf Grund der Garantie etwa gezahlten Beträge in Aussicht gestellt werde, werden die Actionäre der Berliner und Nord-Eisenbahn hiermit zu einer am Donnerstag, den 30. April d. J. Vormittags 10 Uhr, im Hotel Imperial (früher Arnims Hotel), Unter den Linden Nr. 44 abzuhaltenden Generalversammlung eingeladen, um über diese Anleihe Beschluss zu fassen.

Beendigung ultimo 1876. Specieller Anschlag des Baucapitals ist noch aufzustellen; genereller Anschag 2400000 Thlr., = 480000 Thlr. pro Meile.

Die Bahn Ducherow-Swinemünde verbindet die Ostsee direct mit Stettin durch einen Schienenstrang, gestattet mithin den überseeischen Verkehr mit Stettin zu jeder Jahreszeit, und beseitigt die Störung des Verkehrs, welche durch das Zufrieren der Haffs bis jetzt herbeigeführt ist. Strategisch wichtig ist die Bahn insofern, als sie eine Verbindung der Seefestung Swinemünde mit Berlin und der Seefestung Stralsund durch einen Schienenstrang herstellt.

Für den Localverkehr sind von Bedeutung: Landwirthschaftliche Producte.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen sind ab: Ducherow: Usedom $2_{,13}$ Mln. und Swinemünde $2_{,87}$ Mln.

An Bauobjecten sind hervorzuheben: Brücke über den Peene-Strom zwischen Ducherow und Usedom mit fünf Oeffnungen à 58 m Lichtmass. sowie 2 Drehbrücken mit Oeffnungen à $15_{,7}$ m Lichtmaass.

2. Wriezen a/O. (Station der Zweigbahn Neustadt E/W — Wriezen a O..) — Frankfurt a/O.; $7_{,4}$ Mln. = $55_{,7}$ Klm. lang.

Die Linie Wriezen-Frankfurt durchschneidet den besten Theil des fruchtbaren Mittel- und Ober-Oderbruches, wird daher durch die landwirthschaftlichen Bodenerzeugnisse und Viehzucht desselben alimentirt werden. Eine Meile vor Frankfurt berührt die Bahn Braunkohlengruben, deren Förderung den zahlreichen Zuckerfabriken des Oderbruches auf der neuen Bahn zugeführt werden wird.

In Frankfurt a. O. bietet die Anlage des Bahnhofs Schwierigkeiten, bei welcher den jetzt bestehenden beiden Königlichen Bahnen der Ostbahn und Niederschlesisch-Märkischen Bahn und der von Süden her einmündenden Grossenhain-Cottbusser Linie Rechnung getragen werden muss.

3. Angermünde-Freienwalde a/O.; $4_{,0}$ Mln. = $29_{,7}$ Kilom. lang.

Auf diesen beiden Bahnstrecken wird der Unterbau eingeleisig ausgeführt, das Terrain für 2 Geleise erworben und mit dessen Aquisition im Frühjahre d. J. begonnen. Die Inangriffnahme der Bauarbeiten erfolgt ebenfalls in diesem Frühjahre und die Beendigung voraussichtlich Ende 1875.

Das Bau-Capital ist generell auf 2600000 Thlr. = 351351 Thlr. pro Meile. für die Bahn unter 2 und auf 15000000 Thlr. = 375000 Thaler pro Meile für die Bahn unter 3 veranschlagt.

Als Fortsetzung der Linie Swinemünde-Angermünde wird, da Freienwalde-Wriezen heut schon durch eine Eisenbahn verbunden ist, durch die neuen Linien Angermünde-Freienwalde a/O. und Wriezen-Frankfurt a/O. der Weg von Stettin nach Schlesien und Sachsen wesentlich abgekürzt.

Die wichtigsten Stationen und deren Entfernungen unter einander sind auf der Bahn unter 2: Frankfurt a/O. Seelow $3_{,56}$ Mln. und Wriezen $3_{,87}$ Mln., und auf der Bahn unter 3: Freienwalde a/O. $1_{,02}$ Mln., und Angermünde $2_{,97}$ Mln.

Die Bahnstrecke Angermünde-Freienwalde berührt bei Oderberg zahlreiche industrielle Fabrikanlagen, Ziegeleien, Dampfschneidemühlen, chemische Fabriken, welchen neben der Wasserstrasse durch die neue Bahn auch der Schienenweg geboten wird. Bauleitender Techniker ist Bau-Director E. Schorss.

— *k* — Aus Sachsen. (Geschäftsbericht der Leipzig-Dresdner Eisenbahn pro 1873.) Der uns vorliegende Geschäftsbericht des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auf das Jahr 1873 bespricht in seinem Eingange die Ursachen der im verflossenen Jahre eingetretenen ausserordentlichen Erhöhung der Betriebskosten, eine Wahrnehmung, die in gleicher Weise bei allen Eisenbahnen gemacht worden und vor allem in Vertheuerung der drei Hauptfactoren des Eisenbahnbetriebes, des Eisens, der Kohlen und der Löhne zu suchen ist.

Daher kommt es, dass trotz einer erheblichen Mehreinnahme, die die Leipzig-Dresdner Eisenbahn im verflossenen Jahre im Betrage von nahezu einer halben Million Thaler ergeben hat, doch das Reinerträgniss für das gedachte Jahr kaum das des Vorjahres erreicht.

Aus den einzelnen Positionen des Geschäftsberichtes ist Folgendes herauszuheben:

1) Betrieb der Bahn. Die Gesammt-Brutto-Einnahme der Leipzig-Dresdner Eisenbahn hat im Jahre 1873 betragen:

	4005128 Thlr.	1 Gr.	5 Pf.,
im Jahre 1872 dagegen nur	3556607 „	20 „	3 „
also im abgelaufenen Jahre	448520 Thlr.	11 Gr.	2 Pf. mehr.

Als ausserordentliche Einnahme kommen hierzu noch 42299 Thlr. 8 Gr. 2 Pf. Restzahlung für Militairtransporte aus den Jahren 1870 und 1871.

Auf den Personenverkehr kommt eine Einnahme von 1340541 Thlr. 26 Gr. 8 Pf. und zwar vertheilt sich diese auf den Localverkehr mit 924798 Thlr. 29 Gr. 5 Pf., auf den Verkehr mit anderen Bahnen mit 366539 Thlr. 19 Gr. 2 Pf., auf ausserordentliche Einnahmen im Personenverkehr mit 6903 Thlr. 29 Gr. 9 Pf. und auf die bereits oben erwähnten Restzahlungen für Militairtransporte aus den Jahren 1870 und 1871 mit 42299 Thlr. 8 Gr. 2 Pf. Gegen das Vorjahr ergiebt dies eine Mehreinnahme von 139031 Thlr. 20 Gr. 5 Pf. aus dem Personenverkehr, wovon 115080 Thlr. 1 Gr. 5 Pf. auf den Localverkehr kommen.

Es wurden befördert

		gegen 1872 mehr:
in I. Cl.	26234 Personen	2162 Personen
in II. „	606396 Personen	89525 „
in III. „	2312561 Personen	277625 „
in IV. „	488211 Personen	295899 „
zusammen	3433402 Personen	665211 Personen.

Der Güterverkehr weist ein Gesammttransportquantum von 408620745 Meilen-Centnern mit einer Einnahme von 2562035 Thlr. 21 Gr. 5 Pf. nach, was einer Mehreinnahme gegen das Vorjahr von 119744 Thlr. 14 Gr. 5 Pf. gleichkommt.

Als eines der Hauptfactoren bei Vermehrung des Transportquantums ist der Böhmischen Braunkohlen zu gedenken.

2) Magdeburger Verbindungsbahn. Die Einnahmen aus derselben betrugen nach approximativer Schätzung im Jahre 1873 141970 Thlr. 2 Gr. 8 Pf., wozu noch der Mehrbetrag aus dem Jahre 1872 mit 2879 Thlr. 18 Gr. 6 Pf. kommt. Auf der diesjährigen Generalversammlungs-Tagesordnung befindet sich ein Antrag der Gesellschaftsorgane auf Verkauf dieser Bahnstrecke an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.

3) Betrieb der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Die Brutto-Einnahmen dieser Bahn betrugen pro 1873 303094 Thlr. 27 Gr., gegen 263934 Thlr. 3 Gr. 3 Pf. im Jahre 1872. Hiervon kommen laut Betriebs-Vertrag 163671 Thlr. 7 Gr. 4 Pf. für die Betriebsleitung an Leipzig-Dresden. Die Betriebskosten betrugen jedoch 155914 Thlr. 17 Gr. 1 Pf., so dass sich nur ein reiner Ueberschuss von 7756 Thlr. 20 Gr. 7 Pf. herausstellt. Hierbei ist indessen zu berücksichtigen, dass durch die Cottbus-Grossenhainer Bahn der alten Leipzig-Dresdner Linie eine Einnahme von 140365 Thlr. 1 Gr. 5 Pf. zugeführt wurde.

4) Transportmittel. Am Schlusse des Jahres 1873 ergab sich ein Bestand von 91 Locomotiven mit 90 Tendern, ferner von 260 Personenwagen auf 648 Achsen mit 1101 Coupés und 11866 Plätzen oder 77 Coupés mit 912 Plätzen mehr als im Vorjahre und von 2802 Güterwagen (2025 offene und 777 bedeckte) auf 5723 Achsen mit einer Tragfähigkeit von 525500 Centnern, gegen das Vorjahr 109 Wagen mit 21800 Centner Tragfähigkeit mehr und endlich von 89 diversen (Post-, Gepäck-, Pferdewagen) auf 203 Achsen.

5) Gebäude auf den Bahnhöfen und der Bahn. Hier ist vorzugsweise der Erbauung eines Beamtenwohnhauses auf Bahnhof Leipzig zu gedenken.

6) Bahnunterhaltung. Die Kosten für diese Position sind aus dem im Eingange erwähnten Gründen erheblich, und zwar von 600411 Thlr. 8 Gr. 1 Pf. im Jahre 1872 auf 749973 Thlr. 25 Gr. 7 Pf. im Jahre 1873 gestiegen. Der Umbau der Elbbrücke bei Riesa, wird, wie hier angeführt, im Laufe gegenwärtigen Jahres beendet werden.

7) Locomotivenheizung. Die gesammten Locomotiven legten im Jahre 1873 $339130_{,1}$ Meilen gegen $293364_{,6}$ Meilen im Vorjahre zurück.

Hiervon entfallen auf die Strecke

Leipzig-Riesa-Dresden	$219253_{,8}$	Meilen	gegen	$193124_{,4}$	im	Vorjahre,
Borsdorf-Döbeln-Coswig	$66955_{,1}$	„	„	$60807_{,1}$	„	„
Nossen-Freiberg	$6864_{,3}$	„	—	—	—	—
Pristewitz-Grossenhain	$5759_{,2}$	„	„	$5366_{,9}$	„	„
Cottbus-Grossenhain	$40297_{,7}$	„	„	$34066_{,2}$	„	„

Die gefahrenen Meilen vertheilen sich auf

die Personenzüge mit $216961_{,8}$ Meilen.
„ Güterzüge „ $109323_{,4}$ „
„ leeren Züge „ $12844_{,9}$ „

Der Verbrauch der Locomotiven an Heizmaterial beläuft sich auf 34069050 Kilo Steinkohlen gegen 27121500 im Jahre 1872, oder pro Locomotivmeile auf $100_{,46}$ Kilo gegen $92_{,41}$ Kilo im Vorjahre.

Verausgabt worden sind im Jahre 1873 für Kohlen, Holz, Kohlenkörbe, Kohlenprämien etc. 240785 Thlr. 8 Gr. 8 Pf., d.i. pro Locomotivmeile $21_{,30}$ Groschen gegen $19_{,34}$ Groschen im Jahre 1872.

Die Kosten für Locomotivfeuerung sind überhaupt in den letzten Jahren ganz bedeutend gestiegen:

im Jahre 1869 betrug sie pr. Locomotivmeile $14_{,66}$ Groschen,
„ „ 1870 „ „ „ „ $14_{,37}$ „
„ „ 1871 „ „ „ „ $18_{,69}$ „
„ „ 1872 „ „ „ „ $19_{,34}$ „
„ „ 1873 „ „ „ „ $21_{,30}$ „

also im letztgedachten Jahre nahezu 50 % mehr als im Jahre 1869 oder 1870.

8) Bezüglich der Locomotivenreparatur ist nichts besonderes zu erwähnen.

9) Die Zugkraft, incl. derjenigen, welche der Cottbus-Grossenhainer Betrieb veranlasste, kostete im Jahre 1873 461737 Thlr. 25 Gr. 3 Pf. oder pro Locomotivmeile 1 Thlr. 10 Gr. $8_{,45}$ Pf. gegen 1 Thlr. 8 Gr. $3_{,36}$ Pf. im Vorjahre.

Die eigenen und fremden Wagen haben auf sämmtlichen Bahnstrecken incl. Cottbus-Grossenhain durchlaufen: $16789514_{,0}$ Achsmeilen, gegen 1872 ein Mehr von $2,597,051_{,1}$ Achsmeilen.

10) Wagenreparatur. Hierfür sind verausgabt worden: 97510 Thlr. 1 Gr. 8 Pf. oder pr. Wagen und Achsmeile $1_{,702}$ Pf. und an Unterhaltungskosten der Achsen und Räder $0_{,313}$ Pfennig pro Achsmeile, zusammen $2_{,015}$ Pfennig oder $0_{,084}$ Pfennig mehr als im Vorjahre.

Im Jahre 1873 sind 5 Achsenbrüche (2 von Wagen fremder Bahnen und 12 Radreifensprünge (10 von fremden Wagen) vorgekommen.

11) Pensions- und Unterstützungscasse der Beamten. Am Schlusse des Jahres 1872 fand sich ein Bestand von 255 515 Thlr. 11 Gr. — Pf. vor, der im Laufe des Jahres 1873 durch Beiträge der Compagnie und der Beamten, durch Zinsen und zufällige Einnahmen auf 317 480 Thlr. 6 Gr. 2 Pf. sich erhöhte. Die Ausgabe im Jahre 1873 betrug 22 902 Thlr. 24 Gr. 7 Pf., so dass am Schlusse des Jahres 1873 ein Bestand von 294 577 Thlr. 24 Gr. 7 Pf. verblieb.

12) Etat der festen Besoldungen.

13) Nossen-Freiberger Bahnstrecke. Dieselbe ward am 15. Juli 1873 dem Betriebe übergeben. Verausgabt waren am Schlusse des Jahres 1873 für diese Strecke 1 460 533 Thlr. 22 Gr. 5 Pf. Obschon noch verschiedene kleine Herstellungen auszuführen sind, dürfte doch der Kostenanschlag von 1 508 000 Thlrn. nicht überschritten werden.

14) Sammelbahnhof in Leipzig. Dieses von sämmtlichen in Leipzig einmündenden Bahnen entrirte Project hat den Zweck, die gegenseitige Zuführung der Güter zu erleichtern und ist das dazu erforderliche Areal bereits acquirirt, so dass der Bau selbst im Laufe dieses Jahres beginnen kann.

15) Der Bau der Eisenbahn von Freiberg bis zur Böhmischen Grenze ist von Freiberg ab begonnen worden. Die Bahn hat eine ungefähre Länge von 5 Meilen und bietet auf ihrem grösseren Theile keine nennenswerthen Bau- und Betriebsschwierigkeiten, welche letztere allerdings auf der letzten Strecke vor der Grenze auftreten, wo der Betrieb mit Steigungen von 1 : 50 und 1 : 45 zu kämpfen hat. Der Kostenvoranschlag beziffert sich auf circa 3 Millionen Thaler.

16) Der Verkauf der Magdeburger Verbindungsbahn (Leipzig-Schkeuditz) an die Magdeburg - Leipziger Eisenbahn - Gesellschaft ist bereits früher in diesem Blatte erwähnt worden. Es ist deshalb ausreichend, hier nur hervorzuheben, dass die ursprüngliche Anlage dieser Strecke einen Aufwand von 427 547 Thlr. 7 Gr. 2 Pf. und das im Besitze der Leipzig - Dresdener Eisenbahn - Compagnie befindliche Areal des Magdeburger Bahnhofes in Leipzig ein Anlagecapital von 25 800 Thlr. erforderte. Die durchschnittlichen Reinerträgnisse der Bahn, abgesehen von der 4procentigen Verzinsung des Capitals für das Bahnhofsareal beliefen sich in den ersten 10 Jahren seit Betriebseröffnung 1840—1849 auf 32 353 Thlr. 9 Gr. pro anno, in den letzten 10 Jahren 1864—1873 auf 94 366 Thlr. 26 Gr. 7 Pf. pro anno, in den sämmtlichen 34 Jahren des Betriebes auf 60 081 Thlr. 13 Gr. 5 Pf. pro anno. Als Kaufpreis sind stipulirt 5 000 Stück Actien Lit. A der Magdeburg - Leipziger Bahn oder der entsprechende Baarbetrag, die Actie zum Course von 265 % gerechnet.

17) Von den in der vorjährigen General-Versammlung genehmigten Bahnprojecten Meissen - Jessen, Beucha - Brandis, Döbeln-Mügeln-Oschatz oder Dahlen und Nossen-Lommatzsch-Riesa bis Elsterwerda ist bislang nur das letztere zur Ausführung gekommen; die speciellen Vorarbeiten sind theils bereits an die Regierungen in Berlin und Dresden eingereicht worden, theils sind sie, was die Strecke Nossen-Riesa anlangt, noch in der Bearbeitung begriffen.

Die Voranschläge ergeben für Nossen - Riesa ein Bedürfniss von 3 Millionen Thalern, für Riesa-Elsterwerda von 1 100 000 Thaler. Hierzu kommt noch das Capital für Herstellung einer Fahrstrasse auf der Eisenbahnbrücke zu Riesa, welches mit 200 000 Thlr. veranschlagt ist.

18) Den Beziehungen der Leipzig-Dresdener Bahn zu der Cottbus Grossenhainer und Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkenberger) Eisenbahn ist ein besonderer Punct im Geschäftsberichte gewidmet. Es ist hierbei darauf hingewiesen, dass die Direction der Cottbus - Grossenhainer Eisenbahn von dem Preussischen Handelsminister die Concession zum Weiterbau der Bahn bis Frankfurt a/O. (circa 10 Meilen mit etwa 3 Millionen Thalern Anlagecapital) erhalten hat, jedoch unter der Bedingung, dass der Betriebs-Ueberlassungvertrag mit Leipzig-Dresden bei dessen Ablauf gelöst und die Cottbus-Grossenhainer Direction die ganze Bahn in eigenen Betrieb nehme. In Anbetracht des Umstandes, dass durch Fortführung der Cottbus - Grossenhainer Bahn nach Frankfurt a/O. der Leipzig - Dresdener Bahn ein erhöhter Verkehrszufluss, insbesondere in der Richtung von Stettin in Aussicht steht, hat das Directorium der Letzteren nicht gezögert, soviel an ihr liegt, die Bedingung des Handelsministers einzugehen und ist schon jetzt eine Modalität dahin getroffen worden, dass vom 1. Juli d. J. bis zum Jahre 1878, wo der Betriebsüberlassungsvertrag seine Endschaft erreichen würde, die Cottbus - Grossenhainer Direction den Betrieb ihrer Bahn übernimmt, die Betriebsüberschüsse aber unter Anwendung des bisherigen Vertheilungsmodus der Brutto - Einnahmen an Leipzig - Dresden herauszahlt, während letztere Verwaltung unter keinen Umständen Zuschüsse zu den Betriebskosten zu leisten haben soll.

Was die Kohlfurt-Falkenberger Bahn anlangt, so ist der mit Leipzig-Dresden abgeschlossene Betriebs-Ueberlassungsvertrag vom Preussischen Handelsminister nicht genehmigt worden, und wird deshalb die Kohlfurt-Falkenberger Bahn ihren Betrieb selbst übernehmen.

Die solidarischen Interessen übrigens, welche die Cottbus-Grossenhainer und Kohlfurt - Falkenberger Eisenbahnen haben, rechtfertigen den Beschluss derselben, eine gemeinsame Direction einzusetzen.

Diese Direction würde, wie bereits erwähnt, am 1. Juli d. J. ihre Wirksamkeit beginnen.

Die Tagesordnung der am 31. März a. c. stattfindenden ordentlichen General - Versammlung umfasst ausser dem Vortrag des Geschäftsberichts und des Rechnungsabschlusses, sowie der Neuwahl von vier Ausschussmitgliedern die Anträge des Directoriums über den Verkauf der Magdeburger Verbindungsbahn und über die wegen bereits genehmigter bez. noch vorzuschlagender Ausdehnung der Bahnlinien zu ergreifenden Maassregeln.

Als Dividende für das Jahr 1873 ist der Betrag von $16^1/_3$ % (incl. 4 % Zinsen) gegen $16^1/_2$ % im Vorjahre vorgeschlagen.

*Galizische Karl-Ludwigsbahn. Der bisherige Central-Director Dr. Eduard Sochor ist zum General-Director der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn mit dem statutenmässigen Wirkungskreise ernannt worden. Der General-Director bildet zufolge § 32 der Gesellschafts-Statuten mit dem Verwaltungsrathe den Vorstand der Gesellschaft, welcher sie gerichtlich und aussergerichtlich vertritt und ist dem General-Director gemäss § 46 der bezogenen Statuten die specielle und unmittelbare Leitung der Geschäfte des Unternehmens nach Maassgabe der Beschlüsse des Verwaltungsrathes übertragen.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 19. März 1874. (Börsenbericht. Neue Maasse und Gewichte. Einnahms-Ausweise. Regelung der Staatsaufsicht. Lemberg-Czernowitzer Bahn. Tantiemen der Verwaltungsräthe. Zurückgabe von Gütern auf Zwischenstationen. Fusions-Verhandlungen. Eisenbahn-Vertrag. Die Kohlenfrage. Tarifherabsetzung. Lundenburg - Nicolsburg-Grussbach. Donau-Draubahn. Galizischer Verkehr.)

Die desolate Lage des Geldmarktes findet auch in den Coursen der Bahnpapiere ihren Ausdruck. Bald wird das eine, bald das andere Effect von der Contremine hervorgesucht und geworfen. Wie vor einigen Tagen Nordwest- (186), so ist gegenwärtig Südbahn an der Tour, welche sich jedoch schon von 138 auf 150 erholt haben. Ein Speculant allein hatte in Paris 8000 Stück an einem Tage gegeben. Die ungarantirten Papiere sind wieder fast werthlos geworden, da von der Regierungs-Action wieder nichts verlautet.

Die Oesterreichischen Bahnverwaltungen werden von der General-Inspection im Hinblick auf die mit 1. Januar 1876 einzuführende neue Maass- und Gewichtsordnung erinnert, über das System, nach welchen die Umrechnung der Eisenbahntarife zu erfolgen hätte und die in der Folge aufzustellen wären, im Wege einer diesfalls zu delegirenden Verwaltung ein Gutachten zu erstatten, und die nach dem gewählten Systeme vorgenommene Umrechnung ihrer concessionsmässigen Einheitssätze vorzulegen. Abgesondert hievon ist bezüglich der bereits angeordneten Stationirung der Bahnstrecken nach $^1/_{10}$ Kilometer = 100 Meter über das Ergebniss dieser Arbeit unter Vorlage nachbenannter Behelfe zu berichten: 1) ein General-Längenprovil mit der Profilirung nach Klaftern und Metern in verschiedenen Farben und mit den Einmündungspuncten anderer Bahnlinien; 2) ein Stationsverzeichniss mit der Entfernung der Stationen in Metern von der Mitte der Stationen und bei Endpuncten ohne Fortsetzung bis zu dem im currenten Dienste benutzten Puncte der Stationsgeleise. Anschlussstationen und jene Strecken, in welchen concessionsmässig ein In- oder Abschlag der Distanzen zum Zwecke der Tarifbemessung erfolgt, sind gehörig zu bemerken; 3) ein neuer Tarif - Distanzanzeiger mit den Entfernungen nach Kilometern und Meilen.

Vom Oesterr. Handelsministerium wurde das Verlangen nach Vorlage des Eisenbahnbetriebs-Ausweises für den Vormonat auf den 15. eines jeden Monats mit der Einladung wiederholt, für deren rechtzeitige Vorlage Sorge zu tragen. Da ferner auch in einigen Ausweisen weder die Zahl der beförderten Personen, noch das Quantum der transportirten Güter, sondern nur die hiefür erzielten Einnahmen angegeben worden sind, wurde bemerkt, dass auf die Einstellung dieser Daten ein besonderer Werth gelegt wird.

Dem Oesterreichischen Justizminister wurde ein im Handelsministerium nach Deutschem Muster ausgearbeiteter Gesetzentwurf zur Begutachtung vorgelegt, welcher die Regelung der Staatsaufsicht über den Betrieb der Oesterreichischen Eisenbahnen betrifft. Ueber den Inhalt dieses Gesetzentwurfs verlautet, dass derselbe in vier Abschnitte zerfällt: a) Allgemeine Erfordernisse und Anordnungen für den Eisenbahnbetrieb; b) Ausübung der Eisenbahn-Polizei im Allgemeinen und insbesondere gegenüber dem Publicum; c) Ausübung der Staatsaufsicht gegenüber den Bahnverwaltungen und ihren Organen, und endlich d) Schlussbestimmungen. Ueberdies enthält derselbe noch einen Anhang über die den Bahnen obliegenden Leistungen für öffentliche Verwaltungszwecke. Es soll sich an dieses Gesetz auch noch ein im Verordnungswege zu erlassendes Bahnpolizei-Reglement knüpfen.

Die amtliche „Wiener Zeitung" schreibt: „Auf Grund authentischer Daten sind wir in der Lage, mittheilen zu können, dass sich das Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben rücksichtlich der beiden unter Sequestration stehenden Oesterreichischen Linien der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn in den Jahren 1872 und 1873 in folgender Art gestaltet hat: Während im Jahre 1872 die Ausgaben 86 Procent der gesammten Einnahmen betrugen, beliefen sich dieselben im Jahre 1873 nur mehr auf 67 Procent. Die Einnahmen haben sich im Jahre 1873 gegen das Vorjahr um $20_{,9}$ Procent gehoben, während die Ausgaben um $14_{,4}$ Procent herabgemindert wurden."

Das ungarische Finanzministerium hat an die Verwaltungsräthe der Eisenbahnen, welche Staatsgarantie geniessen, ein Circular des Inhaltes gerichtet, dass die Verwaltungsräthe solcher Bahnen keine Berechtigung zum Bezuge von Tantiemen haben und dass bereits bezogene Tantiemen an die Staatscasse zurückzuerstatten seien.

Die confessionellen Debatten im Oesterreichischen Abgeordnetenhause haben die Verhandlungen der Eisenbahn-Vorlagen hinausgeschoben. In Ungarn ist es von solchen ganz still.

Das Oesterreichische Abgeordnetenhaus hat bekanntlich zur Berathung der Anträge, hinsichtlich der Kohlenfrage einen Ausschuss entsendet. Der leztere hat den nachstehenden Beschluss gefasst: „Die Regierung ist anfzufordern: 1. Für den Transport der Mineralkohle auf allen Oesterreichischen Bahnen einen einheitlichen, ermässigten Tarif, welcher wo möglich auf den Satz von $0{,}_5$ Kreuzern pro Centner und Meile herabzumindern ist, mit allem Nachdrucke anzustreben; 2. ihren Einfluss dahin geltend zu machen, dass in Wien als Hauptkonsumtionsplatz für Steinkohle an den hier einmündenden und sich hauptsächlich mit dem Kohlentransporte befassenden Eisenbahnen, sowie in anderen grösseren Konsumtionsplätzen, im Einvernehmen mit den betreffenden Bahnverwaltungen, zweckmässige Kohlenmärkte in der Art organisirt werden, dass dadurch den Produzenten selbst die Möglichkeit geboten ist, in unmittelbaren Verkehr mit den Konsumenten zu treten; 3. bei der gegenwärtigen ausschliesslichen Verfrachtung der Kohle aus den Preussisch-Schlessischen und Ostrauer Gruben durch die ausshliesslich priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dem hohen Tarifsatze dieser Bahn für Kohlen und der physischen Unmöglichkeit, den jährlich zunehmenden Frachtenverkehr ohne Gefährdung der allgemeinen Sicherheit zu bewältigen, den Verkehrsbedürfnissen dadurch Rechnung zu tragen, dass die Herstellung einer zweiten Bahn, welche die thunlichst wohlfeile Zufuhr von Preussisch- und Mährisch-Schlesischer Steinkohle und Braunkohle aus dem Südlichen Mähren nach Wien ermöglicht, chestens zur verfassungsmässigen Behandlung gelange.

Sowohl die Franz-Josephbahn als auch die Norwestbahn in Kürze beabsichtigen, ihre Tarife für mineralischen Brennstoff auf einen haben Kreuzer pro Centner und Meile herabzusetzen und wollen diesem Beispiele auch die Dux-Bodenbacher und Aussig-Teplitzer Bahnen folgen.

Von den Verwaltungen wurde festgestezt, dass in dem Falle wenn ein Absender der Zurückgabe eines Gutes an einer Zwischenstation auf der Transportstrecke verlangt, neben der tarifmässigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Strecke ein Entgeld in der Höhe von 5 Kr. pro Zollcentner eingehoben wird. Die nach einem Normalgewichte tarifirten Güter werden auch nach demselben bezüglich des Reugeldes berechnet.

Die zwischen der Oeterreichischen Nordwestbahn und der Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Eisenbahn-Gesellschaft schwebenden Fussionsverhandlungen haben insofern zu einem Ergebnisse geführt, als die Prälimiuarien für die Vereinigung beider Bahnen bereits festgestellt worden sind. Zum formellen Abschlusse der Fusion jedoch sind noch drei Stadien zu passiren: es muss die Genehmigung der beiderseitigen Generalversammlungen, ferner die der Regierung eingeholt und auch noch eine diesbezügliche Gesetzesvorlage im Parlament eingebracht werden.

Wie verlautet, sollen zwischen der ungarischen Regierung und der Donau-Draubahn-Gesellschaft Verhandlungen behufs Ueberlassung der beiden Staatsbahnlinien Zakany-Agram und Karlstadt-Fiume an die letztere stattfinden. Die Donau-Draubahn fristet in ihrer gsgenwärtigen Ausdehnung ein kümmerliches Dasein, und jene beiden Staatsbahnlinien werden, so lange dieselben durch einen Flügel der Südbahn getrennt bleiben, niemals zu jener Bedeutung gelangen, zu welcher dieselben berufen wären. Es wäre also durch die Fusionirung dieser drei Linien die Möglichkeit der gegenseitigen Ergänzung und der grösseren Rentabilität gegeben. Sollte diese Vereinigung, die besonders für die Existens der Donau-Draubahn von der grössten Wichtigkeit wäre, ins Leben treten, so beabsichtigt die letztere, die Direction nach Agram zu verlegen.

Obgleich der Verkehr in den letzten Tagen auf den Galizischen Bahnen wahrhaft aussergewöhnliche Dimensionen erreichte, so ist doch in den Handelskreisen die feste Meinung verbreitet, dass derselbe erst im Mai auf seinen eigentlichen Culminationspunct gelangen wird, da die Kauflust im Getreidehandel noch immer wächst. Die Lemberg Czernowitzer Bahn hat 81 000 C. Exportwaaren allein tranportirt und bekam auch grosse Ladungen von Werk- und Bauholz; der Personenverkehr wird besonders bei Eilzügen immer grösser. — Die Getreidezufuhren aus Russland für die Carl-Ludwig-Bahn betrugen 185 000 Ctr.; ausserdem hatte diese Bahn grosse Transporte Spiritus, Parquetten, Spodium, und Eisenbahnschwellen. — Auf der Albrechtsbahn war der Getreidetransport grösser, die Betriebseinnahmen sind jedoch noch immer sehr unbedeutend. — Auch die Dinesterbahn kann die Ausgaben mit den Einnahmen nicht decken und hat hiezu auch für die nächste Zukunft keine Hoffnung, obgleich die Transporte grösser als bisher waren. — Sehr günstige Dimensionen erreicht dagegen der Verkehr der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, welche täglich Einen oder zwei Separatzüge einleiten musste um die Getreide- und Mehltransporte nach Ungarn (39 000 Ctr.) zu bewältigen. — Der Galizische Theil der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn erfreut sich nicht eines so bedeutenden Transportes wie ehedem; theilweise liegt der Grund davon in dem Umstand, dass die Getreidetransporte nach Ungarn die Route Przemysl-Lupkow einschlagen.

Verschiedenes.

Die Silber-Coupons Oesterreichischer Eisenbahn-Prioritäten. Die „N. Fr. Pr." schreibt: „Seit längerer Zeit zeigt der Deutsche Anlagemarkt eine gewisse Zurückhaltung gegen die Oesterreichischen Eisenbahn-Prioritäten. Der Grund ist darin zu suchen, dass noch immer keine principielle Entscheidung über die Frage getroffen ist, in welchem Gelde die im Auslande zahlbaren Coupons dieser Prioritäten eingelöst werden sollen. Wohl ist es richtig, dass die meisten Oesterreichischen Bahnen, namentlich die garantirten, zur Zeit, als sie ihre Prioritäts-Anleihen abschlossen, im guten Glauben waren, sich nur zu Silberzahlungen verpflichtet zu haben, was schon daraus hervorgeht, dass ihre Einnahmen in Silbergeld fliesen und sie sich bei einem Zahlungsversprechen auf Gold zu einer Leistung verpflichtet hätten, die, streng genommen, über ihre Kräfte hinausging. Darum ist es aber doch nicht minder richtig, dass sich thatsächlich die meisten derselben nach der Textirung der Obligationen zur Zahlung in Deutscher Reichswährung verpflichteten, und dass sie, da diese Reichswährung gegenwärtig auf Gold lautet*), nach strengem Rechtsstandpuncte, auch in Gold zahlen müssen. Es mag hart für die Actionäre sein, zu Gunsten der Prioritäts-Besitzer auf einen Bruchtheil ihrer Einkünfte verzichten zu müssen, aber es liegt durchaus im Interesse des österreichischen Credits, dass dieser Verzicht freiwillig und so rasch als möglich geleistet werde."

*) Der Uebergang zur Goldwährung ist noch nicht erfolgt; bis dahin erscheint aber die Forderung berechtigt, dass in Deutschland die Zinsen und Amortisationsquoten in denjenigen Münzen gezahlt werden, welche allgemein volle Geltung haben.

Officielle und Privat-Anzeigen.

1. Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Directorial-Berichts und des Rechnungs-Abschlusses.
2. Vornahme der Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths.
3. Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionären, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungs-Raths schriftlich mitgetheilt werden.
4. desgleichen über Anträge auf Entschädigung präcludirter Actionäre.

Berlin, den 18. März 1874.

Der Verwaltungsrath.

Löwe.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Es hat am 16. d. Mts. die Verloosung unserer 4 % Prioritäts-Actien und $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen stattgefunden und sind dabei folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4 % Prioritäts-Actien.

286 Stück à 100 Thlr.

110. 145. 172. 181. 205. 214. 319. 378. 392. 418. 435. 439.
478. 481. 490. 560. 581. 653. 681. 694. 704. 733. 763. 779.
793. 801. 813. 845. 847. 851. 878. 884. 893. 911. 959. 960.
976. 984. 999. 1005. 1049. 1063. 1080. 1089. 1178. 1199.
1215. 1324. 1347. 1405. 1411. 1443. 1461. 1485. 1492. 1549.
1604. 1638. 1670. 1683. 1696. 1722. 1732. 1768. 1822. 1827.
1833. 1876. 1881. 1890. 1895. 1913. 1977. 2083. 2093. 2137.
2184. 2187. 2189. 2235. 2248. 2315. 2317. 2393. 2407. 2432.
2460. 2489. 2514. 2557. 2574. 2582. 2680. 2684. 2824. 2831.
2895. 2955. 3017. 3012. 3059. 3075. 3097. 3119. 3141. 3148.
3186. 3250. 3258. 3294. 3328. 3335. 3351. 3354. 3407. 3418.
3516. 3555. 3562. 3564. 3607. 3625. 3656. 3687. 3706. 3722.
3749. 3755. 3760. 3797. 3833. 3847. 3907. 4004. 4023. 4075.
4110. 4127. 4154. 4178. 4238. 4282. 4320. 4339. 4366. 4393.
4461. 4573. 4582. 4607. 4660. 4665. 4707. 4712. 4793. 4817.
4839. 4851. 4894. 4928. 4962. 4967. 4970. 5001. 5005. 5017.
5019. 5058. 5088. 5090. 5111. 5257. 5276. 5305. 5312. 5447.
5469. 5480. 5522. 5569. 5649. 5678. 5683. 5686. 5708. 5733.
5744. 5764. 5782. 5785. 5788. 5816. 5838. 5869. 5873. 5944.
5984. 5991. 5999. 6017. 6019. 6032. 6063. 6093. 6133. 6176.
6182. 6186. 6189 6191. 6198. 6219. 6236. 6286. 6304. 6316.
6319. 6322. 6390. 6398. 6411. 6418. 6436. 6462. 6493. 6522.
6540. 6550. 6557. 6574. 6599. 6612. 6626. 6642. 6710. 6727.
6749. 6802. 6836. 6837. 6875. 6998. 7010. 7040. 7057. 7077.
7133. 7175. 7192. 7206. 7210. 7244. 7269. 7276. 7300. 7319.
7328. 7342. 7349. 7369. 7371. 7407. 7408. 7475. 7514. 7528.
7546. 7582. 7680. 7701. 7804. 7846. 7850. 7862. 7896. 8003.
8009. 8092. 8108. 8183. 8218. 8361. 8377. 8464. 8482. 8492.

44 Stück à 500 Thlr.

17. 36. 70. 89. 102. 177. 180. 204. 221. 268. 276. 285. 311.
326. 338. 352. 403. 425. 479. 483. 496. 515. 550. 593. 603.
649. 709. 759. 801. 915. 977. 990. 998. 1015. 1030. 1035.
1067. 1105. 1148. 1246. 1256. 1259. 1274. 1288.

II. der $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen.

250 Stück à 100 Thlr.

69. 158. 218. 302. 521. 576. 746. 968. 1012. 1175. 1266.
1441. 1533. 1728. 1817. 1841. 1904. 2049. 2061. 2066. 2141.
2203. 2332. 2345. 2438. 2468. 2580. 2674. 2692. 2994. 3081.
3126. 3137. 3142. 3263. 3419. 3538. 3554. 3630. 3698. 3900.
3940. 3990. 4118. 4304. 4438. 4514. 4565. 4587. 4590. 4750.
5134. 5397. 5763. 5773. 5808. 5967. 6015. 6050. 6548. 6551.
6699. 6705. 6707. 7101. 7389. 7417. 7713. 7753. 7877. 7889.
7952. 7996. 8001. 8080. 8117. 8124. 8207. 8357. 8454. 8559.
8623. 8875. 8877. 8897. 8905. 8999. 9123. 9194. 9322. 9323.
9464. 9589. 9817. 9903. 9943. 9994. 9998. 10110. 10305.
10327. 10399. 10404. 10409. 10575. 10696. 10785. 10797.
10814. 10951. 10964. 10968. 10990. 11026. 11117. 11192.
11200. 11228. 11246. 11330. 11364. 11431. 11506. 11766.
11995. 12028. 12073. 12095. 12109. 12129. 12373. 12530.
12647. 12692. 12711. 12838. 12955. 12996. 12999. 13027.
13190. 13258. 13341. 13481. 13488. 13644. 13648. 13668.
13806. 14064. 14086. 14413. 14414. 14445. 14506. 14605.
14616. 15431. 15575. 15646. 15649. 15662. 15678. 15694.
15714. 16095. 16297. 16578. 16612. 16639. 17066. 17080.
17246. 17306. 17337. 17501. 17635. 17651. 17665. 18216.
18259. 18295. 18614. 18663. 18939. 19205. 19209. 19221.
19282. 19286. 19498. 19530. 19544. 19646. 20273. 20274.
20403. 20534. 20608. 20634. 20881. 20899. 21000. 21064.
21066. 21090. 21597. 21903. 21994. 22030. 22174. 22223.
22257. 22474. 22723. 22788. 22888. 23903. 22943. 23103.
23414. 23420. 23593. 23602. 23630. 23634. 23658. 23829.
23995. 24001. 24197. 24458. 24679. 24864. 24893. 24964.
25401. 25430. 26014. 26270. 26284. 26313. 26446. 26653.
26834. 26941. 27054. 27075. 27201. 27374.

50 Stück à 500 Thlr.

61. 289. 315. 449. 468. 471. 482. 588. 778. 891. 1006. 1051.
1096. 1145. 1291. 1369. 1573. 2274. 2366. 2387. 2408. 2612.
2618. 2828. 3004. 3039. 3064. 3070. 3202. 3224. 3514. 3537.
3678. 3801. 3825. 3827. 3875. 3911. 3944. 4015. 4173. 4218.
4245. 4298. 4620. 4660. 4765. 5117. 5251. 5362.

III. der $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen Littr. B.

52 Stück à 100 Thlr.

1642. 1750. 1759. 1827. 1987. 2257. 2345. 2451. 2567. 2577.
2792. 2997. 3032. 3086. 3103. 3156. 3362. 3363. 3433. 3487.
3798. 3825. 3866. 3874. 4106. 4149. 4474. 4854. 5196. 5200.
5217. 5257. 5435. 5438. 5455. 5872. 5971. 6035. 6650. 6794.
7072. 7279. 7296. 7363. 7555. 7683. 7977. 7996. 8449. 8600.
8874. 8973.

10 Stück à 500 Thlr.

125. 240. 469. 785. 843. 888. 1065. 1086. 1117. 1301.

Die Verzinsung dieser Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni dieses Jahres auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom **1. Juli** cr. ab bei unserer Haupt-Casse — am Askanischen Platz No. 6 — nebst den vom **1. Juli** cr. ab laufenden Zins-Coupons gegen Zahlung des Nennwerthes der Actien resp. Obligationen einzuliefern.

Der Betrag etwa fehlender Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht, und in Betreff derjenigen Actien resp. Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gebracht werden, tritt gerichtliches Dispositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt noch folgende Prioritäts-Actien und Obligationen zur Einlösung nicht präsentirt:

I. 4% Prioritäts-Actien.

aus der 14. Verloosung de 1856 mit 1 Coupon
à 100 Thlr. No. 3711.
aus der 23. Verloosung de 1865 mit 7 Coupons
à 100 Thlr. No. 2926.
aus der 30. Verloosung de 1872 mit 1 Coupon
à 100 Thlr. No. 4633.
aus der 31. Verloosung de 1873 mit 7 Coupons
à 500 Thlr. No. 401. 961.
à 100 Thlr. No. 755. 949. 1182. 1209. 1453. 1626. 1630. 1701. 2017. 2155. 2193. 2442. 2550. 2826. 3361. 3957. 4069. 4496. 4984. 5238. 5273. 5299. 5719. 6877. 6963. 7019. 7215. 7507. 7658. 7999. 8078. 8238. 8249. 8252.

II. 4½% Prioritäts-Obligationen I. Emission.

aus der 10. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons
à 100 Thlr. No. 1180. 2166.
aus der 11. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons
à 100 Thlr. No. 1054. 1102. 3608. 3759.
aus der 12. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons
à 100 Thlr. No. 566. 2574. 4916.
aus der 13. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons
à 500 Thlr. No. 273. 367.
à 100 Thlr. No. 951. 2272. 3609. 3828. 4912.
aus der 14. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons
à 500 Thlr. No. 261.
à 100 Thlr. No. 1003. 1836. 2089.
aus der 15. Verloosung de 1872 mit 7 Coupons
à 500 Thlr. No. 494. 968.
à 100 Thlr. No. 635. 1624. 1958. 2120. 2321. 2809. 3077. 3253. 3495. 3788. 4521. 4624. 4925.
aus der 16. Verloosung de 1873 mit 5 Coupons
à 500 Thlr. No. 411. 889.
à 100 Thlr. 149. 191. 445. 612. 1206. 1822. 2074. 2254. 3035. 3085. 3992. 4260.

III. 4½% Prioritäts-Obligationen II. Emission.

aus der 6. Verloosung de 1866 mit 19 Coupons
à 500 Thlr. No. 5464.
à 100 Thlr. No. 6108. 7227. 9085. 13212. 14025. 21152.
aus der 7. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons
à 500 Thlr. No. 2540.
à 100 Thlr. No. 11328. 11570. 12334. 12633. 13317. 18258. 19234. 24476. 26466. 27152.
aus der 8. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons
à 500 Thlr. No. 3265. 4197.
à 100 Thlr. No. 7129. 8961. 10600. 13078. 14077. 16718. 20245.
aus der 9. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons
à 500 Thlr. No. 1381. 4250. 4603.
à 100 Thlr. No. 5093. 13034. 13629. 13882. 16610. 20391. 22309. 22332. 23382. 24999. 26841.
aus der 10. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons
à 500 Thlr. No. 1722. 5138.
à 100 Thlr. No. 7013. 7157. 8785. 10280. 10821. 10972. 11252. 11658. 13208. 14269. 15968. 16299. 16452. 18776. 19825. 19980. 20731. 22368. 26869.
aus der 11. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons
à 500 Thlr. No. 2016. 4602. 5023.
à 100 Thlr. No. 5307. 6544. 6757. 7325. 7833. 8275. 8895. 9663. 12473. 13136. 13598. 15583. 15635. 17168. 18206. 18564. 21027. 23452. 25337. 26663.
aus der 12. Verloosung de 1872 mit 7 Coupons
à 500 Thlr. No. 3170. 4864.
à 100 Thlr. No. 5913. 5987. 5992. 6446. 8362. 8583. 10197. 11317. 12825. 13535. 13667. 14363. 14695. 16441. 16852. 17747. 18052. 18516 18864. 21035. 22081. 23161. 25561. 26073. 26099. 26685.
aus der 13. Verloosung de 1873 mit 5 Coupons
à 500 Thlr. No. 1719. 1830. 2427. 2531. 2983. 3056. 3956. 4738. 5433.
à 100 Thlr. No. 5193. 5254. 5340. 6931. 7175. 8675. 8890. 9114. 9356. 10277. 10620. 10773. 11030. 11074. 11118. 11974. 12628. 13133. 13153. 13397. 13868. 14252. 14278. 14280. 14497. 15774. 15889. 16059. 17538. 17728. 17784. 17870. 18558. 19486. 19597. 20517. 20729. 21015. 21500. 22618. 23021. 23332. 25291. 25944. 26168. 27070.

IV. 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B.

aus der 5. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons
à 500 Thlr. No. 195.
à 100 Thlr. No. 4881. 5181.
aus der 6. Verloosung de 1872 mit 7 Coupons
à 100 Thlr. No. 2854. 3519. 3633. 3678. 5534. 6538. 7087.
aus der 7. Verloosung de 1873 mit 5 Coupons
à 500 Thlr. 229. 1027.
à 100 Thlr. 2819. 3069. 3195. 3317. 3461. 4313. 4666. 4726. 5205. 5669. 6441. 6532. 7273.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien resp. Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden.

Berlin, den 18. März 1874.

Die Direction.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Bauunternehmer, welche bei der Verdingung der Erd- und Felsenarbeiten, sowie der Kunstbauten auf dem Theilstück Stollberg-Lugau der Zweigbahn Zwönitz-Lugau, VII. Section der Cemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn zu concurriren gesonnen sind, werden hiermit eingeladen, sich in dem Sections-Bureau zu Stollberg Blanquets abzuholen und ihre Offerten längstens bis zum

ersten April dieses Jahres

versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erd,- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten der Zweigbahn Zwönitz-Lugau" im technischen Bureau der Sächsischen Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Chemnitz, Beckerstrasse 17 F, portofrei einzureichen.

Das genannte Theilstück enthält die Accorde VI und VII, welche getrennt oder zusammen übernommen werden können.

Der VI. Accord, ca. 2,1 Kilom. lang, hat ca. 55 000 Cubik-Meter Massenbewegung.

Der VII. Accord, ca. 3,1 Kilom. lang, hat ca. 72 000 Cubik-Meter Massenbewegung.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 1. Mai an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten.

Chemnitz, den 9. März 1874.

Th. Hättasch,
Oberingenieur.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 25.

Das Hauptblatt erscheint
jeden Freitag;
Montags u. eventuell bei Bedürfniss
Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen
durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt
des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen und Beiträge
sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate
werden à $1^1/_2$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
2000 Beilagen in Quart werden den von
den Eisenbahnen und durch den Buchhandel
bezogenen Exemplaren für 3 Thlr.
beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den
durch die Post bezogenen Exemplaren sind aus-
serdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 30. März 1874. (Schluss der Nummer: 28. März, Vormittags 8 Uhr.)



Wegen der in diese Woche fallenden Festage muss No. 27 bereits am 2. April geschlossen werden und ersuchen wir daher die für No. 27 bestimmten Bekanntmachungen spätestens bis zum 2. April uns zugehen zu lassen. Die Red.

Die schmalspurigen Eisenbahnen Nordamerika's.

W. W. Nevin hat für die Nordamerikanische Jron & Steel Association einen kurzen Bericht über den gegenwärtigen Stand der schmalspurigen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten und Canada verfasst, dem folgende Zahlen entnommen sind. Die Angaben sind nicht ganz vollständig, da nicht von allen Bahnen specielle Berichte vorlagen. Nachstehende Tabelle giebt in der ersten Spalte die Länge in Engl. Meilen der bereits gelegten schmalspurigen Eisenbahnen; die zweite Spalte giebt die Totallänge der projectirten Bahnen.

Denver and Rio Grande	156	870
Cairo and St. Louis	92	150
Utah Northern	70	160
Kansas Central	65	560
Arkansas Central	64	150
Colorado Central (N. G. Division)	26	42
North and South of Georgia	35	130
Montrose	27	27
Ripley	26	36
At Johnston (Private)	25	25
Cherokee, Alabama	23	45
Iowa, Eastern	20	183
Milwaukee and Des Moines	20	300
American, Fork, Utah	18	22
Pioche, Nevada	18	18
Central Valley	12	12
East Broadtop	$10^1/_2$	31
Mineral Range Michigan	$12^1/_2$	100
Wasatch and Jordan Valley	12	16
Pittsburgh and Castle Shannon	8	8
Bell's Gap	$8^1/_2$	40
Peakskill Valley	7	7
Summit County, Utah	$8^1/_2$	30
Tuskegee	$5^1/_2$	30
Louisville, Herod's Creek and Westport	5	28
Plainsville and Youngstown	22	65
Batimore, Swan Lake and Towsontown	$6^1/_2$	$6^1/_2$
Peachbottom	10	60
Bingham Canon and Salt Lake	20	20
Ceredo Mineral W. Va	12	20
Cheraw and Salisbury	11	80
Lawrence and Evergreen	5	5
Echo, and Coalville, Utah	9	9
Natchez. Jackson and Columbus	6	260
Galena and Southern Wisconsin	30	150
Rio Grande. Texas	23	..
Walla Walla, Oregon	10	30
Kaighn's Poit, N. J.	5	12
Total	944	3737

Die nachstehenden Bahnen werden noch während dieses Winters die angebene weitere Meilenzahl in Betrieb setzen:

Cairo and St. Louis	25
Des Moines and Minnesota	17
Parker's Landing and Kars City	10
Total	1023

Alle diese Eisenbahnen liegen in den Vereinigten Staaten und haben, mit ein oder zwei Ausnahmen, genau 3' Spurweite, welches Maass in diesem Lande als Normal für die schmalspurigen Bahnen gilt. — Hie zu kommen noch die Bahnen in Canada und dem andern britischen Amerika

Toronto, Grey and Bruce	165	200
Toronto and Nipising	87	218
New Brunswick	70	170
Prince Edwards Island	80	253
Total	402	841

Es ist demnach die Gesammtlänge der schmalspurigen Eisenbahnen für die Vereinigten Staaten 1025 3747

Vereinigten Staaten	1025	3747	
Canada etc.	402	791	
Total	1427	4540	Meilen Engl.

Zu diesen Eisenbahnen, die alle theilweise in Betrieb sind, kommen noch diejenigen, welche noch keine Strecke eröffnet haben. In der ersten Spalte ist die wirklich im Bau begriffene Länge, in der zweiten die Totallänge angegeben.

Northern Pacific Coast, partly graded	90	250
Florida, Memphis and Columbia	120	600
Lexington Lake and Gulf	170	170
Wyandotte, Kan. City and Nordwestern	100	250
Cairo and Tennessee River (under construction in Duck R. V. Ala.)	75	100
South Branch (W. Va)	26	51
Cheraw and Salisbury	15	80
Nashville and Vicksburg	26	470
Bainbridge Cuthbert and Columbus	20	140
California Central	150	465
Des Moines and Sioux City	20	180
Salt Lake, Sevier Valley and Pioche	25	300
Alameda, Oakland and Piedmont	60	60
St. Louis and Manchester	$8^1/_2$	30
Juan, San Pete and Sevier	10	75
Washington, St. Louis and Cincinnati	65	950
Greensille and Paind Rock	5	22
Stockton and Ione (California)	36	36
St. Louis and Western	100	315
Vicksburg, Pensacola and Ship Island, working at bots ends		180
St. Paul and Iowa Southwestern, grading commenced		
Iowa Estern, all under contract		183
Lancaster and Reading	15	60

Wenn man in Erwägung zieht, dass die schmalspurigen Bahnen überhaupt noch sehr neuen Datums sind, so müssen diese Zahlen überraschen. Die Einnahmen dieser Bahnen sind in Anbetracht der jetzigen Verhältnisse, zufriedenstellend, der Verdienst derselben war 34—50% der Gesammteinnahme. Die Arkansas Central Bahn erzielte sogar einen Reingewinn von 2000 Dollars pr. Meile und Jahr von Juli 1872 bis dahin 1873. —

Diese Resultate wurden zu einer Zeit erzielt, in welcher die andern Eisenbahnen, der schlechten Verhältnisse wegen, sehr viel litten, ferner unter den erschwerenden Umständen, dass die meisten der Bahnen noch im Bau waren. Auch muss hervorgehoben werden, dass keiner der schmalspurigen Bahnen, zum wenigstens in den Vereinigten Staaten, Grundbesitz vom Staate unter günstigen Bedingungen abgegeben wurde, und das einige derselben im fernen Westen gebaut wurden, wo bisher fast jeder Wegebau Staatsunterstützung erhielt. H S.

Vereinsgebiet.

* **Badische Staatseisenbahn-Bauten.** Ueber die im Grossherzogthum Baden in Bauangriff genommenen, bezw. projectirten Bahnlinien gehen uns von der General-Direction der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen die folgenden Notizen zu:

1) Oberlauchringen-Stiehlingen. Die durch Gesetz vom 16. April 1870 genehmigte, 17,5 Kilom. lange Staats-Bahnstrecke wird im Unterbau für 1 Geleise hergestellt, das Terrain ist jedoch für 2 Geleise erworben und mit dem Bau im Frühjahr 1873 begonnen worden. Die Vollendung des Baues ist im Herbst 1874 zu erwarten. — Das Baucapital beträgt 1,860 000 Gulden.

Die Bahnstrecke Oberlauchringen-Stiehlingen ist in Verbindung mit anderen Linien Zufuhrweg zum Gotthard. — Wichtigstes Transportobject ist Holz.

Die Bahn, welche keine besonderen technischen Schwierigkeiten bietet, erhält folgende Stationen: Oberlauchringen, Horchheim 3,18 Kilom., Ofteringen 4,31 Kilom., Untereggingen 2,19 Kilom., Eberfingen 4,06 Kilom. und Stiehlingen 3,66 Kilom.

Bauleitende Techniker: Gr. Oberbaurath Sexauer. Gr. Bezirksingenieur Dern. Bauunternehmer Bühler & Schelling I. Loos, Maurer II. Loos, Gebr. Roth III. Loos.

2) Bruchsal-Germersheim. Diese, gemäss Staatsvertrag mit dem Königreich Bayern vom 23. November 1871 herzustellende, 22 Kilom. lange Bahnstrecke wird alsbald 2geleisig ausgeführt, das Terrain ist bereits erworben. Der Bau wurde im Frühjahre begonnen und soll im Herbst 1874 vollendet sein. Das Baucapital beträgt 1,928 000 Gulden.

Die Bahn Bruchsal-Germersheim ist Verbindungsweg zwischen der Bayerischen Pfalz und Württemberg, bezw. Altbayern; strategisch wichtig als Zufahrtsweg zur Festung Germersheim. Localverkehr nicht unbedeutend durch Transport von Getreide, Vieh, Holz etc.

Die Bahn, welche ebenfalls keine besonderen technischen Schwierigkeiten bietet, erhält folgende Stationen: Bruchsal, Karlsdorf 4,40 Kilom., Graben 4,94 Kilom., Huttenheim 4,43 Kilom., Philippsburg 4,25 Kilom., Rheinsheim 2,97 Kilom., Landesgrenze 1,05 Kilom.

Bauleitender Techniker: Gr. Oberbaurath Becker. Gr. Bezirksingenieur Steimann und Gr. Ingenieur Roth. Bauunternehmer Kutter und Speyerer I., II. und III. Loos.

3) Durlach-Eppingen. Diese 42,8 Kilom. lange Bahnstrecke ist der Stadtgemeinde Carlsruhe unterm 30. März 1872 concessionirt worden und wird ebenfalls sofort 2geleisig hergestellt. Der Bau hat jedoch noch nicht begonnen, auch das Terrain ist noch nicht erworben und das Baucapital noch nicht festgestellt.

Die Linie Durlach-Eppingen ist Verbindungsweg zwischen dem sogenannten Bauland nebst Odenwald und dem Centrum des Badischen Landes. — Der Localverkehr nicht unbedeutend durch Transporte von Getreide, Vieh, Holz u. s. w.

Die Bahn erhält Stationen zu Durlach, Grötzingen 2,82 Kilom., Jöhlingen 6,04 Kilom., Wössingen 2,67 Kilom., Diedelsheim 5,25 Kilom., Bretten 2,72 Kilom., Bauerbach 7,12 Kilom., Flehingen 3,71 Kilom., Zaisenhausen 3,52 Kilom., Sulzfeld 2,55 Kilom. und Eppingen 5,53 Kilom.

In Folge des hügelichen Terrains ergeben sich beträchtliche Schwierigkeiten (viele Steigungen und Tunnels).

4) Friedrichsfeld-Schwetzingen. Diese Staatsbahnstrecke ist 7,5 Kilom. lang, wird alsbald für 2 Geleise ausgeführt und ist zu 800 000 Gulden veranschlagt. Der Bau ist noch nicht in Angriff genommen, das Terrain auch noch nicht erworben.

Diese Strecke bewirkt eine Abkürzung des Weges von Frankfurt nach Basel um 1,6 Meilen. Localverkehr wegen der zu gewärtigenden Transporte von Getreide, Vieh, Holz etc. — Die Bahn, auf welcher technische Schwierigkeiten nicht vorkommen, erhält keine weiteren Stationen.

5. Schwackenreuthe-Hattingen. Die durch Gesetz vom 30. Mai 1872 genehmigte, 24,9 Kilom. lange Bahn wird eingeleisig gebaut, auch das Terrain nur für ein Geleise erworben. Das Baucapital beträgt 4,725 800 Gulden. Auch auf dieser Strecke hat der Bau noch nicht begonnen und ist das Terrain noch nicht erworben.

Diese Linie ist die nächste Verbindung zwischen der Schwarzwaldbahn und Württemberg, bezw. Bayern. Der Localverkehr ist nicht bedeutend. Stationen werden errichtet zu Schwankenreuthe, Gallmansweil 5,62 Kilom., Lipptingen 7,32 Kilom., Emmingen ab Egg 4,62 Kilom., Biesendorf 3,45 Kilom. und Hattingen 3,90 Kilom.

Auf dieser Strecke sind bedeutende Massebewegungen auszuführen.

Bauleitender Techniker: Gr. Oberbaurath Sexauer; Gr. Ingenieur Mahla.

6) Denzlingen-Waldkirch. Diese von der Stadt Waldkirch herzustellende, 7,6 Kilom. lange Bahnstrecke wird eingeleisig hergestellt und das Terrain auch nur für ein Geleise erworben. Der Bahnbau wird im Februar 1874 beginnen.

Der Localverkehr ist in Folge der in Aussicht stehenden Transporte von Getreide, Vieh, Holz etc. nicht unbedeutend.

Bauschwierigkeiten kommen nicht vor. Bauleitender Techniker: Ingenieur Helbing.

Ausser den vorstehend aufgeführten Linien sollen noch folgende zur Ausführung gelangen, nämlich:

7) Leopoldshöhe-St. Louis,
8) Neckargemünd-Eberbach-Jagstfeld,
9) Osterburken, bezw. Seckach-Miltenberg,
10) Müllheim-Mühlhausen,
11) Hausach Schiltach,
12) Mannheim-Worms,
13) Eberbach-Erbach,
14) Stühlingen-Donaueschingen,
15) Schopfheim-Zell und
16) Singen-Winterthur.

Ueber diese Linien lassen sich jedoch zur Zeit noch keine näheren Angaben machen.

Berliner Briefe.

(Schluss aus No. 24).

Die Pommersche Centralbahn wird in der That sub hasta kommen. — Der Wortlaut der Bedingungen zur Versteigerung der Pommerschen Central-Eisenbahn liegt uns vor und wir geben die wichtigsten Punkte desselben in Nachstehendem wörtlich wieder: 1. Die Bahn-Anlage der noch unvollendeten Pommerschen Central-Eisenbahn (Wangerin-Conitz) wird versteigert wie sie steht und liegt, nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör und den vorhandenen für den Bau oder Betrieb der Bahn bestimmten Vorräthen, Transportmitteln und Utensilien. Vom Verkaufe bleiben ausgeschlossen: a. das Mobiliar und die Utensilien in dem hiesigen Bureau der Gesellschaft Königsgrätzer Strasse 20; b. diejenigen Objecte, welche für die Gesellschaft zur Weiterverarbeitung an Lieferanten und Unternehmer verabfolgt sind und deshalb zur Zeit sich nicht im Besitz der Concursverwaltung befinden, indem die Empfänger daran das Retentionsrecht und die Rechte aus Art. 213—215 des Handels-Ges. wegen ihrer prätendirten Forderungen geltend machen, namentlich die solchergestalt an Gruson in Buckau, die Baltische Waggonfabrik in Greifswald, die Waggonfabrik Schmider und Meyer in Carlsruhe, die Maschinenfabrik von Rathgeber in München, die Maschinenfabrik in Erlingen und den Telegraphen-Unternehmer Luttasch in Berlin verfolgten Gegenstände; c. die Verträge, Acten und Erwerbs-Documente über die zur Bahnanlage erworbenen Grundstücke werden, soweit sie zur Erledigung der Verpflichtungen an der Concursmasse nöthig sind, erst nach Beendigung des Concurses an den Käufer übergeben werden. Derselbe kann jedoch, soweit nöthig, beglaubigte Abschriften derselben erhalten. 2. Dem Käufer werden als unbewegliches Zubehör der Bahnanlage, wie sie steht und liegt, alle Grundstücke mit überlassen, welche für die Pommersche Central-Eisenbahn-Gesellschaft in Besitz und Benutzung genommen sind etc. 3. Der Ankäufer ist verpflichtet, die Bahnanlagen von Wangerin bis Conitz gemäss den, von der Kgl. Regierung genehmigten Plänen und Anschlägen auszuführen und sich dabei den, in den §§ 3 und 8 des Statuts vom 13. Juni und 5. Juli 1870 enthaltenen Concessionsbedingungen zu unterwerfen. Der Ankäufer ist auch der Concursmasse gegenüber zur Einrichtung und Unterhaltung der projectirten Anlagen an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Gräben, Bewässerungs- und Vorfluth-Anlagen verpflichtet. Es bleibt dahin gestellt, ob Käufer nach erfolgtem Zuschlag noch die landesherrliche Concession bei dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nachzusuchen hat. Jedenfalls leistet die Concursmasse hinsichtlich der Ertheilung der Concession und der für dieselbe Seitens der Kgl. Regierung aufzustellenden Bedingungen keine Gewähr. Für die Eisenbahnanlage sind der Rendant Dessin mit einem Jahresgehalt von 1600 Thlr. und der Calculator Genschow mit einem Jahresgehalt von 900 Thlr engagirt. Der Ankäufer übernimmt die Rechte und Pflichten der bisherigen Gesellschaft und der desfallsigen Verhältnisse in Betreff der beiden Beamten. Unter dem Preise von zwei Millionen Thalern kann die Ersteigerung und die Ertheilung des Zuschlages für die Bahnanlage nicht erfolgen. 5) Jeder Bieter muss der Concursmasse für die Entrichtung des Kaufpreises und die Deckung der Versteigerungskosten eine Caution von 100 000 Thlr., sage Einhunderttausend Thaler, baar oder in inländischen öffentlichen, nicht ausser Cours gesetzten Papieren etc. etc. bestellen. Actien der Pommerschen Central-Eisenbahn-Gesellschaft sind zur Cautionsbestellung unzulässig. Der Meistbietende muss den Kaufpreis vom Versteigerunstermine ab zu 5% jährlich verzinsen und in dem, mit einer Frist von 4 Wochen nach dem Versteigerungstermine anzuberaumenden Terminie zahlen. Wenn in diesem Termine die Zahlung nicht oder nicht vollständig geleistet wird, so kann auf Antrag der Concursverwaltung

die Wiederversteigerung der Bahnanlage unter denselben Bedingungen erfolgen und bleibt der im ersten Versteigerungsverfahren Meistbietende für den Ausfall und die Kosten verhaftet, er kann jedoch auch zur Erfüllung seiner übernommenen Verpflichtungen durch das Meistgebot angehalten werden. Nach erfolgter Zahlung des Kaufpreises wird dem Käufer die Bahnanlage nebst Zubehör übergeben. Ausser dem Meistkäufergebote nebst Zinsen trägt der Ankäufer die Kosten und Stempel der Versteigerung und der Kaufgelderzahlung.

Die Verhältnisse der Pommerschen Centralbahn lassen sich jetzt jedenfalls nachdem die Subhastation ausgeschrieben ist, einigermassen übersehen und rechtfertigen die Hoffnung, dass die Prioritäts-Inhaber durchaus nicht leer ausgehen werden. So ist es z. B. für diese Interessenten sehr günstig, dass der Concurs der Gesellschaft auf den 15. August v. J. zurückgeschoben wurde. Es werden somit alle Geschäfte derselben nach dieser Zeit angegriffen werden. Auf diese Art werden von den angemeldeten ca. 2 000 000 Thlr. Forderungen Seitens der Concurs-Verwaltung höchstens 600 000 Thlr. als zu Recht bestehend anerkannt. Die Taxe der Bahn ist gerichtlich 2 438 700 Thlrn. und das niedrigste Gebot beim öffentlichen Verkauf derselben, wie angenommen wird, auf 2 000 000 Thlr. festgesetzt. Demnach dürften immerhin, selbst wenn nur das niedrigste Gebot beim Verkauf erzielt wird, ca. 1 400 000 Thlr. für die Prioritäten-Inhaber zur Vertheilung kommen.

Die Verfügung, in Folge dessen die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb der Hannover-Altenbekener Eisenbahn übernimmt, ist regierungsseitig genehmigt worden und letzterer Gesellschaft die Aufnahme einer Anleihe unter Garantie der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft bewilligt worden.

Die Mittheilung über den nahe bevorstehenden Abschluss des Vertrages über den Bau der Strecke Ihrhove-Neuschanz hat sich, wie aus Oldenburg geschrieben wird, bestätigt. Der Vertrag ist am letzten Dienstag unterzeichnet worden. Das Project basirt bekanntlich auf einem Staatsvertrage, der am 16. November 1864 zwischen dem ehemaligen Königreiche Hannover und den Niederlanden abgeschlossen wurde. Nach dem Vertrage wird bekanntlich Oldenburg den Bau und Betrieb der Bahn übernehmen und Preussen nur eine Subvention von 351 000 Thlrn. zahlen, 30 000 Thlr. à fonds perdu zum Baucapitale, 25 000 Thlr. als Beihülfe für einen am Eisenbahnübergange zu stationirenden Schleppdampfer an die Stadt Papenburg, 26 000 Thlr. für den Ausbau des Bahnhofes Ihrhove zur Aufnahme der Anschlussbahn. Mit der Vollendung der Strecke Ihrhove-Neuschanz wird das letzte Glied in der überaus wichtigen Küstenbahn geschlossen, die von dem holländischen Hafen Groningen über Leer, Bremen, Hamburg und von da weiter zur Ostsee hinführt.

Die Bahn Bremen-Hamburg wird am 1. Juni eröffnet werden.

Die Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft hat auf den 27. April c. eine ausserordentliche General-Versammlung nach Naumburg a/S. berufen, um über ihre etwaige Auflösung in Berathung zu treten.

Die am 19. d. M. abgehaltene General-Versammlung der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft genehmigte 1) zur Bestreitung der Mehrausgaben für die betriebsfähige Herstellung und die Inbetriebsetzung der Oberlausitzer Eisenbahn eine Prioritätsanleihe bis zur Höhe von 600 000 Thlr., 2) die Direction wird ermächtigt, wegen Emission auf den Inhaber lautender Prioritäts-Obligationen bis zu diesem Betrage die erforderlichen Schritte bei der Königlichen Staatsregierung zu thun und mit derselben die Höhe des Zinsfusses und die Art der Tilgung zu vereinbaren; 3) der Aufsichtsrath wird ermächtigt, mit der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft betreffs einer Vereinigung der beiderseitigen Directionen, Hauptbureaus und Hauptkassen in Verhandlung zu treten und Vereinbarung zu treffen. Die Betriebseröffnung der Bahn wird voraussichtlich am 1. Juni a. c. erfolgen.

In der ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Greiz-Brunner Eisenbahn vom 16. d. M. wurden die Anträge des Directoriums: 1) Verkauf des grössten Theils der Neumarker Stationsanlage, 2) Rückzahlung eines Theils der aufgenommenen Handdarlehne. 3) Herabsetzung des Zinsfusses (für den Rest der Handdarlehnsschuld auf 5 proc. genehmigt.

* **Berliner Nordbahn.** Unter dem 16. März 1874 hat der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten der Direction Folgendes rescribirt: Um mit Rücksicht auf die allgemeinen Landesinteressen das Zustandekommen der Bahn thunlichst zu fördern, hat das Königliche Staatsministerium sich damit einverstanden erklärt, dass der Berliner Nord-Eisenbahn-Gesellschaft verbehaltlich der Allerhöchsten Genehmigung und der Zustimmung der Landesvertretung die Uebernahme einer Zinsgarantie für das zur Fertigstellung der Bahn noch erforderliche Kapital event. bis zu einem Betrage von 5 000 000 Thlr. auf die Dauer von 10 Jahren gegen die Verpflichtung der Rückerstattung der auf Grund der Garantie etwa gezahlten Beträge Seitens des Preussischen Staates in Aussicht gestellt werde. Nachdem ich von Sr. Majestät dem Kaiser und König Allerhöchst ermächtigt worden bin, die Direction hiernach zu bescheiden, lade ich dieselbe ein, Behufs sofortiger Feststellung der weiteren vom Königlichen Staatsministerium beschlossenen Modalitäten der Zinsgarantie, insbesondere bezüglich einer genauen staatlichen Controle der Bauausführung und Geldverwendung, sowie der Verpflichtung, die Betriebsleitung der Bahn an den Staat auf dessen Erfordern übergehen zu lassen, mit Commissarien meines Ministeriums zu einer auf den 18. d. M., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungszimmer der Eisenbahn-Abtheilung anberaumten Conferenz zusammenzutreten. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. gez. Dr. Achenbach. — Das Gesammt-Capital wird nach Aufnahme der Anleihe $17^{1}/_{2}$ Mill. Thlr. betragen. Davon kommen 6 250 000 Thlr. auf Stammactien, 6 250 000 Thlr. auf Stammprioritäten und 5 Mill. Thlr. auf die bewilligten $4^{1}/_{2}$ proc. Prioritäten.

Kartenwerke.

* Eisenbahn-Routen-Karte von Deutschland, gezeichnet von E. Winkler, Transport-Inspector der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen. Preis: Gefalzt in Umschlag 12 Ngr. Woldemar Türk's Verlag in Dresden. Für Eisenbahn-Verwaltungen bei Entnahme von 50 Stück: $7^{1}/_{2}$ Sgr. pro Stück. — Mancher unserer Leser wird sich vielleicht noch der Barthol'schen Eisenbahn-Cours-Karte erinnern, welche als Beilage des Barthol'schen Coursbuchs erscheinend, nur in geraden Linien die Eisenbahn-Traçen wiedergab. In derselben gradlinigen Form hat Herr W. mit Benutzung des neuesten officiellen Materials und in weit grösserem Maasstab die vorstehend erwähnte Karte ausgeführt. Wie aus dem Titel und der ursprünglichen Bestimmung hervorgeht, will dieselbe mit Reise-Karten nicht concurriren, sie ist hauptsächlich Routen-Karte und enthält, wie gesagt, alle Bahnen in geraden Linien mit Angabe der Endstationen und sämmtlicher Knotenpuncte, bietet aber eben deshalb ein klares Bild des jetzigen Deutschen Eisenbahnnetzes. Anfang jeden Jahres neu erscheinend, ist sie bei dem billigen Preise ebensowohl Kaufleuten für ihre Comptoirs, als auch Capitalisten zu empfehlen, die vermöge des am Rande der Karte beigefügten Verzeichnisses der Bahnverwaltungen sich über die Lage der sie interessirenden Eisenbahnen leicht und sicher orientiren können.

Markt-Bericht

über Bergwerks-Producte und Metalle. Von Leopold Hadra. Berlin, 25. März 1874. Das Geschäft sowohl in Metallen, als auch in Roheisen, hatte auch in vergangener Woche keine Bedeutung zu erreichen vermocht; die Preise können vorherrschend namentlich für Roheisen, der fortwährenden Schwankungen wegen, nur als nomiuell angesehen werden.

Kupfer. In England ruhig. Chili 78—80 Pfd. Sterl. Wallaro 86—87 Pfd. Sterl. 10 sh. Urmeneta 88—89 Pfd. Sterl. Hiesiger Preis für Englische Marken $29^{1}/_{8}$ — $30^{1}/_{3}$ Thlr. per Ctr. Mansfelder Garkupfer $30^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Raffinade $30^{1}/_{3}$—$30^{5}/_{6}$ Thlr. per Ctr. Cassa ab Hütte. Detail-Preise 1 bis $1^{1}/_{2}$ Thlr. höher.

Bruchkupfer. Je nach Qualität 25—27 Thlr. loco per Ctr.

Zinn still. Banca in Holland 58 Fl. Hier Bancazinn $34^{2}/_{3}$—$35^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Straits in England 92 sh. Hier Prima Lammzinn je nach Qualität 33 — $34^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Secunda desgleichen $31^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Im Einzelverkauf verhältnissmässig höhere Preise. Bruchzinn 23—26 Thlr. per Ctr.

Zink ruhig. In Breslau W. H. v. Giesche's Erben $8^{1}/_{3}$ Thlr., geringere Marken $7^{11}/_{12}$—$8^{1}/_{12}$ Thlr. per Ctr. In London 23 Pfd. Sterl. Hier am Platze erstere $8^{5}/_{6}$ — 9 Thlr., letztere $8^{1}/_{3}$—$8^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Im Detail verhältnissmässig höher.

Bruch-Zink 5—$5^{1}/_{2}$ Thlr. loco per Ctr.

Blei unverändert. Tarnowitzer so wie von der Paulshütte, G. v. Giesche's Erben ab Hütte $7^{2}/_{3}$ Thlr. per Ctr. Casse. Loco hier $8^{1}/_{6}$—$8^{1}/_{3}$ Thlr. Harzer und Sächsisches $8^{1}/_{3}$—$8^{1}/_{2}$ Thlr. Detailpreise verhältnissmässig höher. Spanisches San Andres und San Louis $8^{1}/_{3}$—$9^{1}/_{3}$ Thlr.

Bruch-Blei $6^{1}/_{6}$—$6^{1}/_{2}$ Thlr. loco per Ctr.

Roh-Eisen. Trotzdem eine grosse Anzahl Hochöfen gedämpft sein sollen, und man hierauf stützend der Vermuthung Raum gab, das Roheisen anziehen würde, muss der Markt in Glasgow einen anderen Eindruck hervorrufen, Warrants gingrn von 89 sh. bis auf 78 sh. 9 p. zurück. Verschiffungseisen bleibt ruhig. Langloan und Coltness 98—98 sh. f. a. B. Glasgow. Hiesige Lagerpreise für gute und beste Schottische Marken 58—65 Sgr. per Ctr. Englisch-Roheisen 50—54 Sgr. per Ctr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 47—49 Sgr. per Ctr. Giesserei-Roheisen mit 51 Sgr. per Ctr. Weisses Holzkohlen-Roheisenwird loco Ofen mit $52^{1}/_{2}$ Sgr. per Ctr. angeboten.

Bruch-Eisen. Je nach Qualität 1—$1^{2}/_{3}$ Thlr. loco per Ctr.

Stab-Eisen. Gewalztes $3^{1}/_{2}$—$3^{2}/_{3}$ Thlr. per Ctr. ab Werk, Geschmiedetes bis $4^{1}/_{6}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger $5^{2}/_{3}$—$6^{1}/_{2}$ Thlr. loco per Ctr. je nach Dimension.

Eisenbahnschienen. Zu Bauzwecken geschlagene $2^{1}/_{2}$—$2^{5}/_{6}$ Thlr., zum Verwalzen Preise nom inell 2 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** still. Englische Nusskohlen nach Qualität werden hier 28—31 Thlr., Coaks bis 32 Thlr. per 40 Hectoliter bezahlt. Schlesischer und Westfälischer Schmelz-Coaks 18—24 Sgr. per Ctr. loco hier.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlung (* = ausserordl. Gl.-Vers.).

30. März Möllensee-Pferde Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
31. „ Continental-Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
31. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
31. „ *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
4. April Aachener Industriebahn-Actien-Gesellschaft zu Aachen.
10. „ Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abtheil.) zu Poln. Wartenberg.

11. April Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
11. „ Actien Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahn-Material zu Görlitz.
18. „ Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft zu Budapest.
25. „ Oberschlesische Eisenbahn - Bedarfs - Actien - Gesellschaft zu Breslau.
25. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
27. „ *Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Naumburg a. S.
30. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. S. S. 271.
30. „ *Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
30. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen a./Rh. Siehe S. 248.
21. Mai Galizische Carl-Ludwigsbahn zu Wien.

Einzahlungen.

Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft. Die rückständige Einzahlung von 10 % nebst 6 % Zinsen ist bis zum 8. April zu leisten.

Rumänische Eisenbahnen-Actien-Gesellschaft. Die rückständige Einzahlung auf die 8 % Stamm-Prioritäts-Actien nebst 8 % Zinsen und 6 % Verzugszinsen ist bis zum 15. Mai c. zu leisten.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
30.	März	zu Berlin u. Hamburg	Berlin-Hamburger E.	Schienenverkauf	—
30.	„	zu Hannover	Hannoversche Staatsb.	Locomotiven	265
31.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Güterschuppenbau auf Bahnh. Breslau	—
31.	„	daselbst	dieselbe	Erdarbeiten etc.	265
31.	„	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven und Tender für Tarnow-Leluchow	—
31.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Farbenmaterialien zum Brückenanstrich	—
31.	„	zu Köln	Rheinische E.	Locomotiv-Kohlen	—
31.	„	zu Brühl	dieselbe	Treppensteine	—
31.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Eiserne Dachconstruction	—
31.	„	daselbst	dieselbe	2 Drehscheiben, $11_{,6}^{m}$ Durchm.	—
31.	„	daselbst	dieselbe	4500 $\square^{m}$ Schieferbedachung	—
31.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	7. Loos Altshausen-Pfullendorf	—
—		zu Berlin	Berlin-Dresden	Wagenvermiethung	265
1.	April	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	8000 Kbm. Kies	—
1.	„	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer E.	Eiserne Ueberbauten	—
1.	„	zu Berlin	Berlin-P.-Magdeb.	Maler- u. Anstreicherarbeiten	—
1.	„	zu Chemnitz	Chemnitz-Aue-Adorf	Erdarbeiten etc.	265
1.	„	zu Uelzen	Hannov. Staatsb.	Bahnwärter-Wohnhäuser	—
1.	„	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	—
1.	„	zu Breslau	dieselbe	Bauarbeiten	—
1.	„	zu Posen	Oberschlesische E.	Bahnh.-Restaur. Trzemeszno	—
1.	„	zu Bochum	Rheinische E.	Dachdecker- u. Klempnerarbeiten	—
1.	„	zu Balingen	Hohenzollernbahn	Gusseis. Brunnenstöcke etc.	—
2.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Schienen-Verkauf	250
4.	„	zu Lübeck	Lübeck-Büchener E.	Schwellen	265
4.	„	zu Köln	Rheinische E.	Petroleumfässer-Verkauf	—
4.	„	zu Köln	dieselbe	Oeltrieb Verkauf	—
4.	„	zu Aulendorf	Württemb. Allgäubahn	Möbel	—
6.	„	zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	2000 Mille Mauersteine	—
7.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Oele, Werg etc.	—
8.	„	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Materialien-Verkauf	—
8.	„	zu Köln	Rheinische E.	Röhrenverlegung	—
9.	„	zu Köln	Rheinische E.	Dampfschiffverkauf	—
10.	„	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	19 Locomotiven	256
10.	„	zu Berlin	Berlin-Stettiner E.	Materialien-Verkauf	—
10.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	11000 Ctr. Gaskohlen	—
11.	„	zu Insterburg	Thorn-Insterburger E.	Mauer- u. Zimmerarbeiten	—
11.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Eiserner Unterbau	278
13.	„	zu Stargard	Berlin-Stettiner E.	Materialien-Verkauf	—
13.	„	zu Hoyerswerda	Oberlausitzer E.	Materialien für die Reparaturwerkstätte	—
13.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Ziegeln	285
14.	„	zu Artern	Magdeb.-Halberst. E.	Erdarbeiten etc.	284
15.	„	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Weichen	284
15.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	4 Bahnwärter-Wohnhäuser	—
15.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostb.	Winkeleisenstäbe etc.	265
16.	„	zu Tilsit	Tilsit-Insterburg	1591 $\square^{m}$ Abdeckplatten und 57 Cbm. Werksteine	—
1.	Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem 1. April cr. wird die Theilstrecke Finnentrop-Attendorn der Finnentrop-Olpe-Rothemühler Zweigbahn mit der Station Attendorn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Das Bahn-Polizei- und Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Tarifbestimmungen, welche auf den übrigen Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecken gelten, treten mit gedachtem Tage auch für diese Strecke in Kraft.

Die Benutzung des Bahn-Telegraphen für den Privat-Depeschen-Verkehr ist unter den Bedingungen der für die übrigen von uns verwalteten Eisenbahnstrecken geltenden bezüglichen Vorschriften gestattet.

Zur Vermittelung des Personen-Verkehrs werden zwischen Finnentrop und Attendorn täglich 3 Züge mit I., II. und III. Wagenklasse in beiden Richtungen nach folgendem Fahrplan coursiren:

		Vorm.	Nachm.	
Finnentrop	Abfahrt	$10_{,20}$	$1_{,10}$	9
Attendorn	Ankunft	$10_{,40}$	$1_{,30}$	$9_{,20}$
„	Abfahrt	$8_{,10}$	12	7
Finnentrop	Ankunft	$8_{,30}$	$12_{,20}$	$7_{,20}$

Der bezügliche Nachtrag zum Local-Gütertarif vom 6. Januar 1873 ist auf unsern Güter-Expeditionen, woselbst derselbe auch eingesehen werden kann, zum Preise von 1 Sgr. pro Stück käuflich zu haben.

Elberfeld, den 22. März 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die am 16. d. M. bei der Verloosung unserer 4%igen Prioritäts-Actien und 4½%igen Prioritäts-Obligationen gezogenen, in unserer Bekanntmachung vom 18 huj. aufgeführten, Nummern können gegen eine Zinsvergütung von 4 resp. 4½% pro anno bis 1. Juli cr. auf Verlangen auch schon jetzt bei unserer Haupt-Kasse, Ascanischer Platz No. 6, realisirt werden.

Berlin, den 21. März 1874.

Die Direction.

Nordbrabant-Rheinischer Güter-Verkehr.

Für Getreide-, Hülsenfrüchte- und Mehl-Transporte von Gennep nach Nymegen vice versa ist ab 20. d. M. ein directer Frachtsatz in Kraft getreten, worüber das Nähere in unserm Tarif-Bureau zu erfahren ist.

Köln, den 23. März 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Submission.

Die Anfertigung, Lieferung und Verlegung der eisernen Ueberbaue

1) für die Wege-Unterführung in Station 130,

2) für die Kanal- und Strassenbrücke in Station 135 im Zuge der Fortführung der Berliner Verbindungsbahn, Strecke Charlottenburg-Moabit

soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen werktäglich von 9—1 Uhr in dem Bau-Bureau Mühlenstrasse No. 49/50 aus und sind daselbst auch die Formulare zur Aufstellung der Submissions-Offerten zu entnehmen.

Dieselben sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf eisernen Ueberbau der Wege-Unterführung und Kanalbrücke zwischen Moabit und Charlottenburg“

bis spätestens Sonnabend, den 11. April cr., Mittags 12 Uhr, portofrei in dem genannten Bureau abzugeben, woselbst zur bezeichneten Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Berlin, den 24. März 1874.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Kefelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu № 25. Leipzig, am 30. März 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN
über
neue Tarife und Tarifänderungen
pro Februar 1874.

I. Deutsche Eisenbahnen.

Von den nachstehend genannten Bahnen ist uns gemeldet worden, dass pro Monat Februar keine Tarif-Aenderungen vorgekommen sind:

2. Altona-Kiel.
6. Frankfurt-Bebra.
14. Bresl.-Schweidn.-Freiburg.
30. Märkisch-Posen.
33. Main-Neckar E.
35. Nassauische.
46. Saarbrücker.
63. Kais. Ferdin. Nordbahn.
66. Kaschau-Oderberg.

3. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

I. Localtarife vacat.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

Specialtarif für den Transport von Getreide, Mehl etc. in Wagenladungen zwischen Basel einer- und Stationen der Schweizerischen Nord-Ostbahn und Vereinigten Schweizer-Bahnen anderseits v. 10/2. 74. (gratis).

4. Königl. Bayerische Ostbahnen.

a. I. Nachtrag zum Reglement und den Tarifen für die Beförderung von Pferden, Hornvieh, Borstenvieh und Schafen in ganzen Wagenladungen von Stationen der Bayerischen Ostbahnen, sowie der Station Prag der k. k. privilegirten Böhmischen Westbahn nach Stationen der Hessischen Ludwigs-Bahn via Aschaffenburg. Giltig vom 1. Februar 1874.

b. I. Nachtrag zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Böhm. Westbahn einer- und Stationen der Bayer. Staats- und Bayer. Ostbahnen anderseits. Giltig vom 15/1 74.

c. I. Nachtrag zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Bayer. Ostbahnen einer-, dann Stationen der a. pr. Buschtêhrader-, der Aussig-Teplitzer- und der Dux-Bodenbacher-Bahn anderseits via Eger resp. via Eger- Komotau vom 1/11 73. Enthaltend Frachtsätze für Kohlensendungen ab der Station Luzna-Lischan der Buschtêhrader Eisenbahn nach Stationen der Bayer. Ostbahnen. Giltig ab 10/2 74.

d. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Bayer. Ostbahnen einer- und Stationen der k. k. priv. Eisenb. Pilsen-Priesen sowie der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn anderseits. Giltig vom 10/2 74.

e. VIII. Nachtrag zum Reglement und zu den Tarifen für den Magdeburg-Bayerischen Verbandsgüterverkehr vom 1/3 71. Giltig vom 1/3 1874.

5. Königl. Bayerische Staatsbahnen.

II. Tarife für den directen Verkehr.

1. Specialtarife für Salz ab Rosenheim, Reichenhall und Traunstein nach Stationen der Bayer. Staats- und Ostbahnen, giltig vom 10/2. 74. gratis.

7. Nachtrag VI zum directen Güterverkehr zwischen den k. Bayer. Staatsbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn, enthaltend directe Sätze für die Station der k. Bayer. Staatsbahn Rothenburg an der Tauber, giltig vom 15/2. 74 gratis.

20. Nachtrag VII zum Tarif für den Rheinisch-Bayerisch-Oesterr. Güterverkehr, enthaltend directe Tarifsätze für Rothenburg, Station der Bayer. Staatsbahn, giltig vom 1/3. 74 gratis.

21. Nachtrag V zum Thüringisch-Bayerisch-Oesterr. Gütertarif, enthaltend Tarifsätze für die Station der Bayer. Staatsbahn Schonungen von und nach den im Tarife bezeichneten Stationen der Thüringer- und Werra-Bahn, der Halle-Casseler bezw. Nordhausen-Erfurter Bahn via Lichtenfels, giltig vom 15/2. 74. Gratis.

41. Nachtrag III zum Specialtarif für mineralische Kohle ab a. pr. Buschtêhrader, Aussig-Teplitzer- und Dux-Bodenbacher Bahn nach Stationen der k. Bayer. Staatsb. und der Werrabahn, enthaltend directe Frachtsätze: 1) für Haidhausen, Blaichach und Sonthofen, Stationen der e. B. Staatsbahn 2) Schmalkalden (Werrabahn) 3) für Luzna-Lischan (Buschtêhrader Bahn) (3 Kr.) giltig vom 20/2. 74.

64. Nachtrag IX zum Oesterreichisch-Bayerisch-Belgisch-Englisch-Französischen Gütertarif, enthaltend Sätze für die Stationen der Bayer. Staatsbahn: Blaichach, Dachau und Sonthofen, giltig vom 20/2 74. (6 Kr).

69. Nachtrag III zum Niederländisch-Bayerisch-Oesterr. Gütertarif via Aschaffenburg vom 1/3. 73 enthaltend directe Frachtsätze für die Stationen der Bayer. Staatsbahn: Blaichach, Dachau, Ingolstadt und Sonthofen, giltig vom 20/2 74 (6 Kr.).

Bemerkung zu No. 20. Ab 1/2. 74 werden Gütersendungen zwischen der Station Fürtherkreuzung und den Verbandstationen der Rheinischen Bahn zu den Frachtsätzen für die Station Fürth im Tarif für den Rhein.-Bayer.-Oesterr. Güterverkehr direct abgefertigt.

No. 69. Ab 1/2. 74 ist die Station Fürther-Kreuzung als Verbandstation in den Niederländisch-Bayer.-Oesterr. Güterverkehr einbezogen und können Sendungen von und nach Fürther-Kreuzung in dem genannten Verkehre zu den für Fürth bestehenden Frachtsätzen direct abgefertigt werden.

7. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

(Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld.)
Notizen pro Januar und Februar.

I. Localtarif.

Nachtrag VI vom 2/1. 74. 1. Frachtsätze für alle Güterclassen im Verkehr mit Wennemen. Frachtsätze für Duisburg-Hochfeld im Verkehre mit Duisburg. 3. Classifications-Aenderungen. Preis 1 Sgr.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a) Rheinisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn. Aufgehoben werden die bezüglichen Special-Dienstbefehle.

Der neue Tarif vom 1/2. 74 enthält Tarifsätze und Bestimmungen für den Transport von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen der Niederländischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Westfälischen, der Bergisch-Märkischen, der Bebra-Hanauer, der Thüringischen, Leipzig-Dresdner Bahn und Sächsischen Staatsbahn andererseits. Preis 12 Sgr.

d) Bergisch-Märkisch-Bebra-Hanauer Güterverkehr. Nachtrag IV vom 1/1. 74.

Aenderung der Waarenclassification.

c) Bergisch-Märkisch-Thüringischer jetzt Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Güterverkehr. Nachtrag vom 15/1. 74.

1. Aufnahme neuer Stationen der Thüringischen und Werra-Bahn.
2. Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Köln-Mindener Bahn mit Stationen der Thüringischen und Werra-Bahn.
3. Aufnahme neuer Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn.
4. Ausnahme-Tarife für den Transport von Steinkohlen etc., Eisenbahnschienen und Holz. Preis 5 Sgr.

g) Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag VIII vom 20/2. 74.

1. Aenderungen resp. Ergänzungen in der Waaren-Classification.
2. Berichtigung von Druckfehlern im Nachtrag VII.

r) Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischer Verkehr. Nachtrag I. vom 1/1. 74.

1. Ergänzungen und Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen;
2. Ergänzungen der Waaren-Classificationen;
3. Veränderte Tarifsätze für Eilgut.

s) Verkehr zwischen der Bergisch-Märkischen und der Grand-Central-Belge Eisenbahn. Nachtrag II. vom 1/2. 74.

1. Ergänzungen und Abänderungen der reglementarischen Bestimmungen. 2. Ergänzungen der Waaren-Classification. 3. Aufhebung bestehender Tarifsätze.

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

Nachtrag I vom 15/2 74. zum Tarif für den Verkehr zwischen Berlin-Anhalt einers., Thüringische und Werrabahn andererseits, enthaltend eine Ergänzung zur Waaren-Classification sowie directe Sätze für Station Knauthayn.

9. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

I. Tarif für die Beförderung von Frachtgütern auf der Zweigbahnstrecke Senftenberg-Kamenz vom 1/2. cr. (gratis).

II. Special-Tarif für Kohlen und Mauersteine zwischen Senftenberg und Stationen der Sächsichen Staatsbahn vom 1/2. 1874. (gratis.)

10. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

II.b Es ist ein Specialtarif für Steinsendungen in Wagenladungen von mindestens 200 Ctr. ab Blankenburg und Langenstein (Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) nach Hamburg via Oschersleben, Magdeburg, Wittenberge im Instructionswege vom 16/2. cr. ab eingeführt worden und zwar:
ab Blankenburg pro 200 Ctr. = 28 Thlr 8 Sgr.
„ Langenstein „ do = 27 „ 10 „

11. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

(Directorium in Berlin.)

I. Local-Güter-Tarif vacat.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) mit Stationen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn vacat.
b) mit der Station Stettin mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn vacat.
c) im Schlesisch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande vacat.
d) im Ostwestdeutschen Eisenbahn-Verbande vacat.
e) im Ungarisch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande vacat.
f) für den directen Kohlenverkehr mit Stationen der Oberschlesischen resp. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.
Nachtrag II. zum Tarif vom 1/7. 72, gültig vom 1/2. 74, enthaltend Tarifsätze für die Stationen Niederndodeleben, Dreileben-Drakenstedt und Eisleben, sowie für die Stationen Königin-Louise-Grube und Mokrau-Weiche.
g) für den directen Kohlenverkehr mit Stationen der Rechte-Oder-Ufer- resp. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.
Nachtrag II zum Tarif vom 1/7. 72 — gültig vom 1/2. 74 — enthaltend Tarifsätze für die Stationen Neustadt-Magdeburg, Sudenburg, Niederndodeleben, Dreileben-Drakenstedt und Eisleben.

13. Braunschweigische Eisenbahn.

(Direction in Braunschweig.) I. Localtarife vacat.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr:

b) des Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag XXV vom 1/3. 74, enthaltend: α Tarif-Bestimmungen.
β. Classifications-Aenderungen, γ. Frachtsatz für Steinkohlen- etc. Transporte zwischen Seesen und Osterode.
d) des Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbandes. α. theilweise ermässigte Tarifsätze zwischen verschiedenen Verbandsstationen, β. Tarifsätze für den Transport von Gütern des Specialtarifs IV nach den Stationen Gittelde u. Gross-Ammensleben, γ. Ausnahme-Tarifsätze für die Beförderung von Düngmitteln zwischen Vienenburg einerseits und verschiedenen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits.

17. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) Tarif für den Südwestdeutschen Eisenbahn-Verband. Nachtrag IX vom 1/2. 74 — gratis — enthaltend Tarifmeilen für die Stationen Altmünsterol transit und Fontoy transit der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie für die an der neu eröffneten Strecke Kirchheimbolanden-Alzey gelegenen Stationen Kirchheimbolanden der Pfälzischen und Wahlheim der Hessischen Ludwigsbahn.
5) Specialtarif für die Beförderung von Roheisen zwischen Esch bezw. internen Stationen der Prinz-Heinrich-Bahn einerseits und den Belgischen Stationen Antwerpen, Gent und Ostende andererseits via Bettingen-Sterpenich vom 25/2. 74 — gratis — Reichs-Eisenbahnen Tr. Durch diesen Tarif werden die in dem Specialtarife für Roheisen vom 1/9. 73 — cfr. No. 1 der Notizen pro September 1873 — aufgeführten Taxen für den Verkehr von und nach denselben Stationen aufgehoben.
6) Specialtarif für den Transport von Getreide von Ludwigshafen nach Stationen der Schweizerischen Centralbahn vom 15/2. 74 — gratis — Reichs-Eisenbahnen Tr.

18. Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. Localtarif. Vacat.

II. Tarife für den directen Güterverkehr:

Lübeck-Schlesischer Verband via Kleinen-Stettin. Nachtrag II vom 1/2. 64 enthält Classifications-Aenderungen und ermässigten Frachtsatz des Special-Tarifs V b Lübeck-Breslau.

20. Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

a) Nachtrag I vom 20/2. 74 zum Tarif zwischen Stationen der Märkisch-Posener und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn via Guben-Cottbus, enthält Classifications-Aenderungen (Preis 1 Sgr.)
b) Nachtrag III vom 20/2. 74 zum Tarif zwischen der Märkisch-Posener und diesseitigen Bahn einerseits und Thüringischen und Werra-Bahn andererseits, Classifications-Aenderungen enthaltend. (Preis 1 Sgr.)

21. Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Berlin-Altenbekener Güter-Tarif.

II. Nachtrag, gültig vom 20/2. 74 ab, enthaltend reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Aenderungen des Waaren-Verzeichnisses, Tarifsätze aller Classen für Salzwedel, Tarifsätze für Salz zwischen Linden und Magdeburg-Halberstädter Stationen und Tarifsätze für Kohlen und Coaks zwischen Hannover-Altenbekener Stationen und den an der Strecke Langwedel-Uelzen-Stendal belegenen Stationen.

22. Hannoversche Staatsbahn.

I. Localtarif.

a) Haupt-Tarif-Nachtrag vom 9/2. 74 Erhebung von Deckenmiethe.
Nachtrag vom 16/2. 74. Ermässigte Sätze für Classe I im Verkehr zwischen Harburg, Winsen, Lüneburg einerseits und Rheine, Hörstel, Ibbenbüren andererseits.
b) Tarif für Steinkohlen etc.

II. Tarife.

a) Hannoversche Staatsbahn mit Hamburg K. M. via Harburg. Vacat.
b) Hannoversche Staatsbahn mit Oldenburgischen resp. Westfälischen Stationen via Bremen. Vacat.
c) Hannoversche Staatsbahn mit Westfälischen Stationen via Rheine Vacat.
d) Niederdeutscher Eisenbahn-Verband via Hohnstorf-Lauenburg resp. via Harburg-Hamburg. Vacat.
e) Hannover-Niederländischer Verband. Vacat.
f) Hannoversche Staatsbahn-Stationen der Strecke Rheine-Minden mit Amsterdam etc. via Salzbergen. Vacat.
g) Hannoversche Staatsbahn-Stationen östlich von Minden mit Amsterdam etc., sowohl via Salzbergen als via Oberhausen-Emmerich. Vacat.
h) Norddeutscher Eisenbahn-Verband.
α) Gütertarif-Nachtrag vom 1/2. 74. Tarifsätze für den Verkehr der Station Lingen mit Magdeburg und Halberstadt.
β) Tarif für Steinkohen etc. von Köln-Mindener Kohlenstationen.
γ) dto. von Hannoverschen Kohlenstationen. Vacat.
i) Norddeutsch-Niederländischer Verkehr: Vacat.
k) Hannoversche Staatsbahn mit Leipzig-Dresden via Nordhausen. Vac.
l) Hannoversche Staatsbahn und Braunschweigische Bahn mit Halle — Cassel und Magdeburg-Leipzig via Nordheim-Herzberg-Nordhausen bezw. via Arenshausen und Herzberg-Osterode-Seesen.
Nachtrag XXXI vom 10/2. 74. Tarifsätze für Salztransporte ab Göttingen.
m) Hannov.-Thüringischer Eisenbahn-Verband via Nordhausen resp. Leinefelde. Nachtrag XIX, Ausdehnung des Verkehrs mit Hamburg K. M. auf die Route über Nordhausen-Erfurt. Ermässigter Tarifsatz für Classe I. im Verkehr zwischen Harburg und Arnstadt. Vacat.
n) Harburg, Hannoversche Station, mit Hamburg K. M. Vacat.

26. Köln-Mindener Eisenbahn incl. der Köln-Giessener und Venlo-Hamburger Linien.

I. Localtarif. Nachtrag VIII, enthaltend vom 15/2. resp. 1/4. 74 ab gültige Classifications-Aenderungen (6 Pf.)

Nachtrag IX. vom 1/3. 74, enthaltend die Tarife für die Stationen Dorsten, Peddenberg und Schermbeck der Venlo-Hamburger Bahnstrecke Wesel-Haltern, sowie anderweite Tarifsätze für Emmerich, Empel, Mehrhog, Wesel und Dinslaken. (2 Sgr. 6 Pfg.)

II. c. Nachtrag XIX. vom 10/2. 74 zum Tarif für den Bergisch-Hannverschen Verkehr, enthaltend Aenderungen der Classification und der reglementarischen Bestimmungen (1 Sgr.)

II. k. Nachtrag III. vom 1/2. 74 zum Tarif zwischen Köln-Minden und Niederl. Rheinbahn, enthaltend Aenderungen der reglementarischen und Tarifbestimmungen sowie der Classification (6 Pfg.)

27. Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

ad II c. Nachtrag VII zum Tarife für den Sächsisch-Rheinischen Güterverkehr, enthält neben Ergänzungen der Specialbestimmungen und der Waarenclassification Tarifsätze für die Stationen Plagwitz-Lindenau, Eythra und Pegau der Thüringischen Bahn, Gross-Karben und Friedberg der Main-Weser-Bahn, sowie Schmalkalden der Werrabahn.

31. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig resp. Halle-Cassel.

Nachtrag III. vom 15/2. 74 zum Tarife für den Rheinisch-Westfälisch-Halle-Casseler Verkehr.

Berichtigung von Druckfehlern im Haupt-Tarife und im Nachtrag 1. und 2. Ergänzung der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement. Classifications-Aenderungen. Tarifsätze für die in den Verkehr einbezogenen Bergisch-Märkischen Stationen Eschweiler und Eschweiler-Aue, Stolberg, Düren, Jülich, Amalen, Blankenstein, Vollmarstein und Bommern.

32. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) Stettin mit Magdeburg-Halberstädter Stationen: Special-Tarif für Düngmittel zwischen Vienenburg (M. H.) und den grösseren Stationen der Berlin-Stettiner Bahn, gültig vom 1/2. 74 ab.

d) Magdeburg-Halberstadt mit Braunschweig. Nachtrag XVI., gültig vom 1/2. 74 ab, enthält Aenderungen des Waaren-Verzeichnisses und ermässigte Tarifsätze für Dodendorf, Langenweddingen und Blumenberg.

e) Berlin-Kölner Verbandstarif. Nachtrag XX., gültig vom 1/2. 74 ab, enthält reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Aenderungen des Waaren-Verzeichnisses und Tarifsätze für die Classen Eilgut I. und II. zwischen Berlin und Lingen.

h) Berlin-Bremer Tarif. Nachtrag VII., gültig vom 1/2. 74 ab, enthält reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Aenderungen des Waaren-Verzeichnisses und Tarifsätze für Langwedel (M. H.) im Verkehr mit Hamburg K. M., Harburg, Lüneburg und Winsen.

Nachtrag VIII., gültig vom 20/2. 74 ab, enthält Berichtigungen und einen Tarifsatz zwischen Rastede und Lüneburg für Transportartikel des Special-Tarifs II.

i) Magdeburg-Leipzig resp. Halle-Cassel mit Magdeburg-Halberstadt. Nachtrag VIII., gültig vom 10/2. 74 ab, enthaltend reglementarische und tarifarische Bestimmungen, sowie Aenderungen der Waaren-Classification.

l) Niederschlesisch-Märkische Bahn mit Berlin-Potsdam und Magdeburg-Halberstadt. Nachtrag IX. gültig vom $\frac{\text{15. Februar}}{\text{15. März}}$ 74 ab, enthaltend reglementarische und tarifarische Bestimmungen und Aenderungen des Waaren-Verzeichnisses.

w) Tarif für den Bremen- resp. Hamburg-Schlesischen Güterverkehr. Nachtrag II., gültig vom 15/2. 74 enthaltend Tarifsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Achim, Sebaldsbrück, Verden, Brake, Burglesum, Delmenhorst, Elsfleth, Jever, Leer, Oldenburg, Varel, Wilhelmshafen, Emden und Peitz.

34. Main-Weser-Bahn — Cassel-Frankfurt a. M.

(Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.)

I. u. II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Haupt-Tarif vom 1/10. 1872. (Auf Grundlage des Classifications-Tarifsystems.)

18. Nachtrag, gültig vom 1/2. 74 ab, enthaltend: Tarifsätze für den directen Verkehr der Station Gross-Karben, der Main-Weser Bahn, nach und von mehreren Stationen des Verbandes.

19. Nachtrag, gültig vom 1/3. 74 ab, enthaltend: Tarifsätze für den directen Verkehr von und nach den Stationen der Altona-Kieler Bahn: Altona, Ottensen, Pinneberg, Tornesch, Elmshorn, Neumünster, Kiel, Rendsburg, Schleswig, Flensburg, Husum, Hadersleben und Itzehoe.

b) Desselben Verbandes und zwar von und nach den südlich von Freiburg gelegenen Stationen. Haupt-Tarif vom 1/9. 72. (Auf Grundlage des Raum- und Gewichts-Tarifsystems.)

13. Nachtrag, gültig vom 1/3. 74 ab, enthält abgeänderte Tarifsätze für den directen Verkehr nach und von Danzig.

14. Nachtrag, gültig vom 1/3. 74 ab, enthaltend: Tarifsätze nach und von der in den directen Verkehr neu aufgenommenen Station Osnabrück, der Hannoverschen Staatsbahn.

c. Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Haupt-Tarif vom 1/8. 70. (Auf Grundlage des Classifications-Tarifsystems.)

45. Nachtrag, gültig vom 1/2. 74 ab, enthaltend:

1) Tarifsätze für den directen Verkehr nach und von Grünstadt, Station der Pfälzischen Bahnen.

2) Tarifsätze für den directen Verkehr zwischen Gross-Karben, Station der Main-Weser Bahn einerseits und den Stationen Rüdesheim, Bingen, Alzey, Worms, Grünstadt, Landau, Edenkoben und Weissenburg andererseits.

d) Nordwestdeutsch-Elsass-Lothringischer Verkehr. Haupt-Tarif vom 1/1. 74. (Auf Grundlage des Raum- und Gewichts-Tarifsystems.)

2. Nachtrag, gültig vom 10/2. 74 ab, Frachtsätze für den directen Verkehr nach und von Station Altmünsterol trans. enthaltend.

3. Nachtrag, gültig vom 1/2. 74 ab, enthaltend: abgeänderte Frachtsätze für den directen Verkehr nach und von Station Thorn.

4. Nachtrag, gültig vom 1/3. 74 ab, enthaltend: abgeänderte Tarifsätze für den directen Verkehr nach und von den Stationen Danzig, Elbing, Braunsberg und Königsberg.

36. Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Hamburg-Oberschlesischer Güterverkehr. 1. Nachtrag IV., ermässigter Frachtsatz für Blei-Tranporte von Friedrichshütte nach Hamburg. 2. Nachtrag V. vom 25/2. 74 directe Frachtsätze für den Verkehr mit der Oberschlesischen Station Glogau via Berlin-Hansdorf.

II. Posen-Niederschlesisch-Sächsischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag V. vom 1/2. 74 directe Frachtsätze für Station Samter im Verkehr mit Sächsischen Stationen.

III. Gemeinschaftlicher Tarif für Oberschlesische Steinkohlen nach Stationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag III. vom 15/2. 74. Anderweite Frachtsätze für einige Oberschlesische Stationen im Verkehr mit Berlin (Lehrter Bahnhof).

IV. Gemeinschaftlicher Tarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Nachtrag II. vom 20/2. 74. Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Sudenburg, Niederndodeleben, Dreileben - Drakenstedt und Eilsleben.

V. Gemeinschaftlicher Tarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn. Nachtrag III. vom 10/2. 74 directe Frachtsätze für Station Cöthen der Berlin-Anhaltischen Bahn.

VI. Gemeinschaftlicher Tarif für Oberschlesische Steinkohlen nach Stationen der Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn. Nachtrag II. vom 25/2. 74 directe Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

VII. Gemeinschaftlicher Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für Niederschlesische Steinkohlen. Nachtrag vom 1/2. 74, directer Frachtsatz für die Haltestelle Liebsgen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

37. Nordhausen-Erfurt.

I. Local-Güter-Tarif für Nordhausen-Erfurt.

Nachtrag III vom 1/2. 74, enthält Classifications-Aenderungen.

39. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Localtarife der zum Oberschlesischen Eisenbahn Unternehmen gehörigen Bahnen.

Seit 15/2. 74 wird „roher Holzschwamm" zu den Sätzen der 1. ermäss. Classe befördert.

II. Tarife für den Verbands-Güterverkehr.

A. mit allgemeinen Tarifsätzen.

b. Nachtrag VI. vom 20/2. 74 zum Norddeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandstarife, enthaltend die Aufnahme der Strecke Berlin-Cottbus-Sorau in den directen Verkehr zwischen Berlin und Hamburg einerseits und den Verbandstationen der Oesterreichischen bezw. Rumänischen Bahnen andererseits.

f. Im Stettin-Schlesischen Verbande tarifirt „Strohteigmasse (pâte de paille") v. 15/2. 74, zur ermäss. Classe II resp. A.

g. Nachtrag V vom 15/2. 74 zum Preuss.-Schles.-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarife, enthaltend Frachtsätze für den directen Verkehr mit Station Thorn der Oberschlesischen Eisenbahn. Ferner ist Strohteigmasse (pâte de paille) in die ermässigte Classe A. versetzt.

q. Preussisch-Ungarischer Verband. Verkehr via Marchegg. Tarif vom 1/2. 74. (5 Sgr.) Dem Verbande gehören an: Königl. Preuss. Ostbahn mit den Stationen Danzig, Neufahrwasser, Elbing und Königsberg. Oberschl. Bahn trans. Kaiser Ferdinands-Nordbahn trans., Oesterreichische Staatsbahn mit Pest und Steinbruch

41. Königliche Ostbahn.

I. Localtarif.

1. Bekanntmachung. Die Bezeichnung der zwischen Neuenhagen und Straussberg belegenen Station Petershagen ist in „Fredersdorf" abgeändert.

2. Bekanntmachung. Die Lieferfristen für die Station Frankfurt a. d. O. werden in der Zeit von drei Wochen vor Beginn der Frankfurter Messen bis zehn Tagen nach dem Schluss derselben um 3 Tage verlängert.

II. Tarife für den directen Verkehr.

c) Nachtrag XII. zum Ostdeutsch-Russischen Verbandstarif, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Transporte von Salz aller Art bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 100 Ctr. und von je 200 Ctr. vom 15/2. cr. ab.

l) Nachtrag VIII. zum Preussisch-Polnischen Verbandstarif. Betrifft die Einführung eines Specialtarifs XIV. für die Beförderung von Hölzern unter 22' Länge in Wagenladungen unter Berechnung der Fracht nach der Tragfähigkeit der verwendeten Wagen im Verkehr von Warschau und Lodz nach Danzig und Neufahrwasser vom 15/2. cr. ab.

1. Bekanntmachung. Vom 1/2. cr. ab tritt für die Beförderung von Getreide in Wagenladungen zwischen den Stationen Osterode und Ohlau via Thorn-Posen ein directer Specialtarif in Kraft.

2. Bekanntmachung. Die im Abschnitt B. 3. d. Seite 11 des Tarifs für directe Gütersendungen zwischen Stationen der Königl. Ostbahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1/4. 73 enthaltene Bestimmung wird aufgehoben, da das alphabetische Waarenverzeichniss die Classe, zu welcher Gütersendungen in Quantitäten unter 100 Ctr. tarifiren, speciell nachweist.

t) Nachtrag V. zum Magdeburg-Preussischen Verbandstarif. Die Station Posen der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Eisenbahn wird vom 1/2. cr. ab als Verbandstation für die Beförderung von Roheisen in vollen Wagenladungen von und nach Station Harz-

burg der Braunschweigischen Eisenbahn in den Verband aufgenommen.

u) Bekanntmachung: Betrifft Einführung ermässigter Frachtsätze für die Beförderung von Eisenbahnschwellen von den Stationen Danzig und Schulitz nach der Station Osnabrück in Wagenladungen im Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande vom 14/2. cr. ab.

43. Pfälzische Eisenbahnen.

Ausnahme-Tarif für den Transport von Eisenfabrikaten vom 1/2. 74 zwischen Stationen der Königl. Saarbrückerbahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Bahnen und Hessischen Ludwigsbahn andererseits. (Gratis.)

47. Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

II.k Nachtrag III zum Tarife für den Schlesisch-Bayerisch-Württembergischen Verbands-Güterverkehr vom 10/2. 74, enthält Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, Instradirungs-Vorschriften und Classifications-Aenderungen.

48. Thüringische und Werra-Bahn.

I. Localtarif vacat.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a. Hamburg-Lübeck-Thüringischer Verkehr. Nachtrag IV vom 1/2. 74. Aenderungen resp. Ergänzungen der Bestimmungen und der Waarenclassification, sowie Ausnahmesätze für Heringstransporte ab Hamburg enthaltend;

b. Mitteldeutscher Verband. Dienstanweisung vom 1/2. 74, betreffs anderweiter Instradirung des Frankfurt a/M. transitirenden Güter-Verkehrs;

c. Mitteldeutsch-Schlesischer Verband. Dienstanweisung vom 1/2. 74 (cfr. b. Mitteldeutscher Verband). Ferner neuer Tarif mit Nachtrag I vom 15/2. 74; dazu Dienstanweisung No. 1.;

d. Badisch-Mitteldeutscher Verband. Dienstanweisung v. 1/2. 74 (cfr. b. Mitteldeutscher Verband);

e. Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Dienstanweisung vom 1/2. 74. (cfr. b. Mitteld. Verband);

f. Schlesisch - Mitteldeutsch - Elsass - Lothringischer Verband. Dienstanweisung vom 1/2 74 (cfr. b. Mitteld. Verb.). Nachtrag III vom 15/2. 74., enthaltend Tarifsätze für die Stationen Altmünsterol loco und trans. der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Wartha, Jägerndorf, Glogau und Poln. Lissa der Oberschlesischen Bahn. Dazu Dienstanweisung No. 4;

g. Mitteldeutsch-Galizisch-Rumänischer Verkehr. Nachtrag I vom 10/2. 74, Berichtigung der Expeditionsvorschriften und Abänderung resp. Aufhebung von Tarifsätzen enthaltend.

50. Königlich Westfälische Eisenbahn.

Neue Tarife und Tarifänderungen pro Dcbr. 1873 u. Jan. 1874.

I. Localtarif, vacat.

II. Tarif für den directen Güterverkehr.

a. des Westfälischen Verbandes pro December 1873 vacat, pro Januar 1874:

Nachtrag XXI vom 1/1. 1874 ($2^1/_2$ Sgr.) enthält: 1. Tarifsätze für den Verkehr der Stationen der Cöln-Mindener-Bahnstrecke Ahlen-Minden und Osnabrück-Dülmen einerseits und Stationen der Westfälischen Bahnstrecke Hamm-Warburg resp. Holzminden andererseits.

2. Tarifsätze des Special-Tarifs III und IV für den Verkehr von den Cöln-Mindener-Stationen Bremen und Hemelingen und einigen über Bremen hinaus belegenen Hannoverschen und Oldenburgischen Stationen.

3. Verschiedene Berichtigungen und Ergänzungen zur Waaren-Classification und in den Tarifsätzen.

b. des Sächsisch-Westfälischen Verbandes pro December 1873:

Nachtrag XXXI ausgegeben im December 1873 (gratis), enthält Berichtigungen von Tarifsätzen etc. im Nachtrag XXIX

Pro Januar 1874 vacat.

c. des Verkehrs zwischen Stationen der Cöln-Mindener-Bahn und Stationen der Strecke Hamm-Warburg resp. Holzminden der Westfälischen Bahn via Hamm pro December 1873: vacat, pro Januar 1874:

Tarif vom 10/1. 1874 unter Aufhebung des Tarifs vom 15/11. 1871 nebst den dazu erschienenen Nachträgen ($7^1/_2$ Sgr.). Der Verkehr ist in seiner früheren Zusammensetzung bestehen geblieben, nur ist ein Theil desselben, nämlich derjenige der Strecke Dülmen-Osnabrück ausgeschieden und in den Westfälischen Verband aufgenommen worden. (cfr. Nachtrag XXI des Westfälischen Verbandes).

Neue Tarife pro Februar 1874:

I. Localtarif, vacat.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

c. des Verkehrs zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn und Stationen der Strecke Hamm-Warburg resp. Holzminden der Westfälischen Bahn via Hamm.

Nachtrag I. ausgegeben im Februar (gratis), enthält:

1. Berichtigungen von Druckfehlern.

2. Ergänzungen in den Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement und in den Tarif-Bestimmungen, sowie

3. Aenderungen und Ergänzungen in der Waaren-Classification.

d. des Hannover-Rheinischen Verbandes:

I. Tarif vom 1. Februar 1874 (Preis 1 Thlr.) unter Aufhebung des Tarifs vom 19. December 1872 nebst dessen Nachträgen.

Der Neudruck ist veranlasst durch die erhebliche Erweiterung des Verbandes, bestehend in der Aufnahme

1. des Verkehrs zwischen Bergisch-Märkischen Stationen und den Westfälischen Stationen der Strecke Hamm-Warburg resp. Holzminden,

2. des Verkehrs zwischen Bergisch-Märkischen und Westfälischen Stationen einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger, Mecklenb. Friedrich-Franz- und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits,

und 3. in der Aufnahme mehrerer einzelnen Stationen der bereits im Verbande befindlichen Strecken.

II. Nachtrag I., ausgegeben im Februar (gratis), enthält:

1. Vorläufige Aufhebung von Tarifsätzen für einzelne neue Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn;

2. Berichtigen von Druckfehlern;

3. Ergänzungen der Zusatz-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement etc.

III. Nachtrag I. zum Ausnahme-Tarif A., gültig vom 1. Februar ab (gratis), enthält: Frachtsätze für Stationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

51. Königl. Württembergische Eisenbahn.

(Direction in Stuttgart.)

I. Localtarife: vacat.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

Gütertarif für den Localverkehr der Ermsthalbahn, sowie für den Verkehr der Stationen Urach und Dettingen der Ermsthalbahn einer- und verschiedenen Stationen der Königl. Württemb. Staatseisenbahn andererseits, giltig vom 1/2. 1874 an.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

53. Arad-Temesvárer Eisenbahn.

1. Allgemeine und Special-Tarife für den Personen- und Sachen-Transport auf den Linien der Arad-Temesvárer Eisenbahn, gültig vom 1/3. 74. Im Selbstverlag der Gesellschaft.

54. K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

1. Tarifermässigungen für Kartoffeln, Getreide etc. gültig mit 1/2. 74. Gratis.

2. Nachtrag III zum directen Kohlentarif nach Stationen der Bayer. Staatsbahn und der Werra-Bahn, gültig mit 20/2. 74. Gratis.

65. K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn.

Localtarif.

1. Stations-Tarife für Eil- und Frachtgüter auf den Linien Wien-Salzburg, Wels-Passau, Neumarkt-Simbach und Lambach-Gmunden. Preis 70 Kr. Oe. W.

Hinsichtlich der directen Tarife siehe unter Bayer. Staatsb. etc.

72. K. k. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Tarifsänderungen im Jänner und Februar.

A. Inland.

1. Ausnahmstarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlproducte im Verkehr von Stationen der Lemberg-Czernowitzer und Carl-Ludwigsbahn nach Stationen der gesellschaftlichen Linien. Dienstbefehl Samml. No. 9 dtto. 11/1. 74.

2. IX. Nachtrag zum Cirkel-Tarif vom 1/8. 71. Samml. No. 31 dtto. 9/2. 74.

3. Berichtigungen im Tarife für den Verkehr zwischen Elisabeth- und Nordbahn- und gesellschaftlichen Stationen (1/11. 73). Samml. No. 36 dtto. 14./2 74.

4. Geänderte Tarifbestimmungen für Güter der Classe C auf der Wiener Verbindungsbahn. Samml. No. 40 dtto. 18/2. 74.

B. Ausland.

I. Norddeutscher Verkehr.

1. Neuer Tarif für den Verkehr zwischen Harburg, Bremen, Bremerhafen und Gestemünde einer- und Wien, Raab, Neu-Szöny etc. anderseits. Samml. No. 4 dtto. 8/1. 74.

2. Special-Tarif für Gyps von Ellrich, Station der Hannoverschen Staatsbahn nach Wien und Prag. Samml. No. 14 dtto. 15/1. 74.

3. Neuer Tarif für den Verkehr zwischen Pest und Steinbruch einer- und mehreren Preussischen Stationen anderseits (giltig ab 1/2. 74). Samml. No. 17 dtto. 23/1. 74.

4. V. Nachtrag zum Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungar. Verbandtarif vom 1/6. 72. Sammlung No. 27 dtto. 10/2. 1874.

5. Tarifirung von Strohteichmasse im Preussisch-Schlesisch-Oesterr.-Ungar. Verbandverkehre. Samml. No. 38 dtto. 19/2. 74.

6. Direckte Frachtsätze für den Verkehr mit Stassfurt. Samml. No. 47 dtto. 25/2. 74.

7. Neuer Tarif für den Verkehr zwischen unseren südöstlichen Stationen einer- und Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde andererseits (giltig ab 1/3. 74). Samml. No. 48 dtto. 28/2. 74.

II. Rheinisch-Thüringischer Verkehr.

I. Nachtrag zum Rheinisch-Thüringischen Verbandtarif vom 1/11. 73. Samml. No. 16 dtto. 16/1. 74.

II. Nachtrag zum Rheinisch-Thüringischen Verbandtarif vom 1/10. 73. Enthält einen Specialtarif für Getreide von Olmütz nach Aachen etc. Samml. No. 43 dtto. 21/2. 74.

III. Ungarisch-Rheinischer Verkehr.

I. Nachtrag zum Tarif vom 1/7. 73 (Getreidetarif). (Samml. No. 37 dtto. 14/2. 74.

IV. Bayerisch-Oesterreichischer Güter-Tarif.

XIV. Nachtrag zum ‚Verbandtarif vom 1/10. 70. (Neue Frachtsätze für Bayer. Stationen.) Samml. No. 2 dtto. 8/1. 74.

V. Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungar. Verkehr.

Neuer Tarif für den Schweiz.-Oesterr.-Ungar. Transit-Verkehr (giltig ab 1/2. 74). Samml. No. 24 dtto. 29/1. 74.

VI. Verkehr mit dem Oriente.

Directer Tarif für Zucker-Transporte nach dem Oriente betreffend (giltig vom 15/2. 74). Samml. No. 41 dtto 20/2. 74.

VII. Verkehr mit den Schiffsstationen der unteren Donau.

Aenderung in der Waaren-Clasification des directen Tarifes vom Mai 1873. Samml. No. 42 dtto. 19/2. 74.

VIII. Böhmischer Braunkohlen-Verkehr.

Nachtrag zum Verbandtarif vom 15./10 73. (Enthält eine Erweiterung des Tarifes.) Samml. No. 19 dtto. 22/1. 74.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Ordentliche General-Versammlung der Pfälzischen Eisenbahnen betr.

Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§. 40 und 45 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§. zu der im Bahnhofsgebäude zu Ludwigshafen a/R. abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung

auf Donnerstag, den 30. April 1874, Morgens 10 Uhr,

ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss §. 45 Ziffer 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reinertrag, beziehungsweise Reservefond nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen Ziff. IV und § 45 Ziff. 4 der Satzungen.

IV. Vorlage der Allerhöchsten Concessionsurkunde für die Actiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen vom 30. Januar 1874 zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Grünstadt nach Eisenberg; Antrag der Verwaltung:

„Auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten „Concessionsurkunde vom 30. Januar 1874 auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales der Nordbahnen - Gesellschaft um den Maximalbetrag von „Fl. 600 000 im Wege eines Prioritäts-Anlehens und „auf Ergänzung der Satzungen durch Erstellung eines „Nachtrages bezüglich dieser Concession.

V. Antrag der Verwaltung:

Auf Rechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn

1) das auf Fl. 10 Millionen festgesetzte und mit staatlicher Zinsgarantie versehene Bau- und Einrichtungscapital der Landau-Pirmasens-Zweibrückener Eisenbahn zur Bestreitung des durch die ungewöhnliche Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne und mehrere Stationserweiterungen hervorgetretenen Mehraufwandes um den Betrag von . . . . . Fl. 1765000

2) das auf zwei Millionen festgesetzte und ebenfalls bereits garantirte Bau- und Einrichtungscapital der Bahn von Zweibrücken über Lautzkirchen bis zur Pfälzischen Grenze bei Saargemünd mit Rücksicht auf die Legung des II. Geleises zwischen Zweibrücken und Lautzkirchen und eine Verbindungscurve bei Ingweiler um den Betrag von Fl. 132 000

und zur Bestreitung der Baukosten der auf Reichsgebiet fallenden und durch die Pfälzische Bahnverwaltung herzustellenden Theilstrecke von $7,_7$ Km. um den Betrag von . . . . . Fl. 1 723 000

sonach zusammen um . . Fl, 1 855 000

zu erhöhen.

3) den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bexbach nach den bei Neunkirchen gelegenen Kohlengruben für ein Bau- und Einrichtungscapital von . . . . „ 830 000

4) den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von St. Ingbert nach Saarbrücken zum Anschluss an das Preussische Bahnnetz für ein bereits mit Zinsgarantie versehenes Bau- und Einrichtungscapital von . . . . „ 1 150 000

zu übernehmen.

5) die nachstehenden Ergänzungsbauten für die alte Bahn herzustellen, nämlich

a) das II. Geleis von Speyer nach Schifferstadt, sowie Bahnhoferweiterung in Speier und Schifferstadt . . . . Fl. 357 600

b) Bahnhoferweiterung in Ludwigshafen . . . . „ 91 000

c) verschiedene nothwendige Erweiterungs- und Ergänzungsbauten . „ 251 400

zusammen . . . „ 700 000

somit in Toto eine weitere Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales für die oben bezeichneten Verwendungszwecke von . . . . Fl. 6 300 000

zu genehmigen und nach Maassgabe des Bedürfnisses die Geldbeschaffung im Wege eines Prioritätsanlehens eintreten zu lassen, — Alles dieses auf Grund der im Geschäftsberichte enthaltenen näheren Motivirung der einzelnen Positionen dieses Antrages und in der Voraussetzung, dass die Kgl. Bayer. Staatsregierung gemäss §. 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die dort vorgesehene $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie für die fragliche Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales der Pfälzischen Ludwigsbahn, soweit noch nöthig, übernehmen und wo erforderlich die Concession ertheilen würde.

VI. Antrag der Verwaltung

Auf authentische Interpretation resp. Modification des §. 52 alinea 2 der Satzungen durch folgende Bestimmung:

„Eine Ergänzung des Verwaltungsrathes während der „Dauer des Jahres findet nur statt, wenn wenigstens „4 Verwaltungsrathsstellen gewählter Mitglieder frei „sind und in diesem Falle durch die Wahl in einer „ausserordentlichen Generalversammlung.“

VII. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

VIII. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsrathes an die Stelle des verstorbenen Mitgliedes, Herrn Seligmann

Ladenburg von Mannheim gemäss § 49 al. 2 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichnete Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziff. 6 der Satzungen 4 Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Ferner wird bemerkt:

ad Ziffer II der Tagesordnung, dass die Verbescheidung der Betriebsrechnung durch die Allgemeine Generalversammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen Generalversammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird.

ad Ziffer IV u. V der Tagesordnung, dass gemäss des Nachtrages zu § 40 der Satzungen diese Anträge zunächst den besonderen Generalversammlungen und zwar Ziffer IV jener der Nordbahnen-Gesellschaft und Ziffer V jener der Ludwigsbahn-Gesellschaft zur Beschlussfassung, sodann der besonderen Generalversammlung der respectiven zwei anderen Bahngesellschaften zur Gutheissung unterbreitet und dass die Verhandlung eine gemeinschaftliche, die Abstimmung dagegen eine separate sein wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Verhandlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 23. April d. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet.

Ludwigshafen, den 10. März 1874.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
Mahla.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.
Neubau Magdeburg-Erfurt.

Die Ausführung der Erd-, Böschungs- und Maurerarbeiten der Bau-Abtheilung Sangerhausen-Sachsenburg soll im Wege der Submission in nachfolgenden Loosen vergeben werden.

Von Station		1	bis	25,5	Erdarbeiten	Loos	I	rot. 223 308	Kubikmeter,	2450	Meter	lang,
					Maurerarbeiten	„	I	„ 1 399	„			
					„	„	II	„ 2 176	„			
„	„	25,5	„	53	Erdarbeiten	„	II	„ 55 519	„	2750	„	„
					Maurerarbeiten	„	III	„ 1 895	„			
„	„	53	„	125	Erdarbeiten	„	III	„ 90 457	„	7000	„	„
					Maurerarbeiten	„	IV	„ 1 292	„			
					„	„	V	„ 1 657	„			
„	„	125	„	152	Erdarbeiten	„	IV	„ 214 241	„	2700	„	„
					Maurerarbeiten	„	VI	„ 994	„			
					„	„	VIII	„ 1 701	„			
„	„	152	„	214	Erdarbeiten	„	V	„ 102 868	„	6200	„	„
					Maurerarbeiten	„	IX	„ 1 546	„			
					„	„	X	„ 960	„			
„	„	214	„	249,5	Erdarbeiten	„	VI	„ 121 416	„	3550	„	„
					Maurerarbeiten	„	XI	„ 666	„			
„	„	249,5	„	260	Erdarbeiten	„	VII	„ 144 362	„	1050	„	„

Die Arbeiten können in einzelnen oder in mehreren Loosen zusammen übernommen werden.

Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte für Ausführung von Erd- etc. Arbeiten"

versehen sind portofrei und versiegelt bis spätestens

Dienstag, den 14. April d. J., Vormittags 10 Uhr,

in dem Bureau des Unterzeichneten — Schützenhaus — hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen, Profile sowie Submissionsformulare können im Bureau des Unterzeichneten während der Bureaustunden eingesehen oder auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Copialien von demselben bezogen werden.

Artern, den 25. März 1874.

Der Abtheilungsbaumeister.
F. W. Schwedler.

Rheinische Eisenbahn.

Für Schienentransporte von Eschweiler nach Aschaffenburg ist ein ermässigter Frachtsatz in Kraft getreten, worüber das Nähere bei unserer genannten Expedition und in unserem Geschäftslocale hierselbst zu erfahren ist.

Köln, den 22. März 1874.

Die Direction.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Für die Lieferung bez. Bearbeitung von:

1) 50 Stück zweispurigen Rechts- und Links-Weichen,
2) 5 Stück dreispurigen Weichen,
3) 80 Stück Zungenschienen,
4) circa 6500 Kilogramm einzelner Weichentheile aus Gusseisen,
5) „ 7000 „ „ „ aus Schmiedeeisen

können die Bedingungen und Zeichnungen von hier gegen Einsendung von $7^1/_2$ Sgr. bezogen werden.

Für ad 1 bis 3 liefert die Verwaltung Backen- und Zungenschienen, die letzteren ungehobelt.

Offerten mit der Aufschrift: „Submisson auf Weichen" sind längstens bis **15. April c. Abends,** an mich franco einzusenden.

Von denselben konnten die bis zum 29. April c. ohne Erwiederung gebliebenen Offerten nicht acceptirt werden.

Fulda, 24. März 1874.

Der Königliche Maschinenmeister.
Fischer.

Concurs

für Pläne zu einem neuen Verwaltungsgebäude der Schweizerischen Centralbahn.

1. Das Directorium der Schweizerischen Centralbahn beabsichtigt ein neues Verwaltungsgebäude mit einem Kostenaufwand von ca. 1 200 000 Frcs. in Basel erbauen zu lassen und schreibt für Lieferung der Pläne einen Concurs aus.
2. Situationsplan der Baustelle und Bauprogramm sind beim Bau- und Oberingenieur der Schweiz. Centralbahn (Kornhausgasse No. 10 in Basel) zu beziehen.
3. Es werden nur Skizzen der verschiedenen Grundrisse, der Façaden und der zum Verständniss nöthigen Schnitte im Maassstab von $\frac{1}{100}$ der natürlichen Grösse verlangt.
4. Die Pläne sind bis zum **1. Juli 1874** an das Directorium in Basel einzusenden.

   Sie sind mit einem Motto zu bezeichnen. Ein beigelegtes Couvert, welches aussen dasselbe Motto trägt, soll den Namen des Verfassers enthalten.
5. Ein vom Directorium zu berufendes Preisgericht wird über die Reienfolge der zu prämiirenden Arbeiten entscheiden.
6. Es werden folgende Prämien ausgesetzt:

   für den besten Plan . . Frcs. 3000 —
   für den zweitbesten . . „ 2000 —
   für den drittbesten . . „ 1000 —
7. Die prämiirten Pläne werden Eigenthum der Direction; die übrigen Arbeiten werden den Verfassern franco zurückgestellt.

Basel, den 21. März 1874.

Im Auftrage des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn.

Der Bau-Ober-Ingenieur.

(H-879-Q) v. Würthenau.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von
400 Mille Klinker und
500 Mille Mauerziegeln
zu Neubauten auf Bahnhof Breslau der Oberschlesischen Eisenbahn soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submissions-Offerte zur Lieferung von Ziegeln zu Neubauten auf Bahnhof Breslau“ bis zum Submissionstermin **Montag den 13. April c. Vormittags 10 Uhr** bei der Unterzeichneten einzureichen, woselbst auch die Bedingungen zur Einsicht ausliegen, resp. bezogen werden können.

Breslau, den 16. März 1874.

Königliche Betriebs-Inspection I der Oberschlesischen Eisenbahn.

 Die Herren Abonnenten werden um baldgefällige **Bestellung des zweiten Quartals** ersucht.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 26. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 2. April 1874. (Schluss der Nummer: 1. April, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 7 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

Zur Vereinfachung des Personen-Billet-Apparats.

In Nummer 21. dieses Blattes veröffentlicht Herr Baumeister Höhmann dahier einen „Vorschlag zur Vereinfachung des jetzt für die Eisenbahnen bestehenden Personenbilletapparats,“ welcher sich auf den von allen Verwaltungen anerkannten Missstand stützt, dass der Verkauf der Billets durch die voluminösen Apparate sehr erschwert wird und dies namentlich auf grösseren Stationen täglich fühlbarer hervortritt. Eine Abhülfe in dem Sinne, dass die verschiedenen Arten der Billets auf eine geringere Zahl reducirt werden, erscheint daher in hohem Grade wünschenswerth, und wenn ich recht unterrichtet bin, so sind der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bereits mehrere diesbezügliche Vorschläge unterbreitet, aber sämmtlich als durchaus nicht durchführbar bezeichnet worden.

In diese Kategorie muss nun sicher auch das von Herrn Höhmann ausgearbeitete Project verwiesen werden, wenn man sich die sämmtlichen Einrichtungen, Bestimmungen etc. vergegenwärtigt, welche zur Zeit für die Ausgabe der Personenbillets auf den einzelnen Bahnen bestehen. Der Herr Verfasser will fortab den Billeteuren nur einfache Werthmarken überliefert wissen, die durch eine entsprechende Abstempelung beim Verkaufe nach verschiedenen nothwendigen Variationen hergestellt werden sollen. So soll ein farbiger Strich auf der Rückseite „Schnellzug“ bezeichnen, während zwei farbige Streifen, die Marke in ein „Retourbillet“ umgestalten würden. Hierbei hat der Verfasser aber ganz ausser Acht gelassen, dass mit dieser Manipulation noch lange nicht die Herstellung aller existirenden Billetarten erschöpft ist. Mehrere Verwaltungen unterscheiden z. B. zwischen Schnell- und Courirzügen, während andere — ich erwähne nur die Hessische Ludwigsbahn — besondere Retourbillets für die Benutzung der Schnellzüge und für die der Personenzüge ausgeben. Ausserdem giebt es Eisenbahnen, so die Magdeburg-Leipziger Bahn, bei welcher die als trefflich allgemein anerkannte Methode besteht, für eine und dieselbe Strecke Retourbillets mit verschiedener Gültigkeitsdauer auszugeben. Und wo bleiben die sog. Schnellzugs-Zusatzbillets, welche einzelne Verwaltungen als Ergänzung der Retourbillets ausgeben. Ferner ist es, wie jeder Betriebsbeamte constatiren muss, ganz unerlässlich, dass besonders gestaltete Militärbillets existiren, die schon mit Rücksicht auf den von dem Herrn Verfasser vorgeschlagenen Abrechnungsmodus nicht als gewöhnliche Personenzugsbillets 3. Classe, wenn sie für den Inhaber auch diesen Werth haben, ausgegeben werden dürfen. Sollen nun alle diese Einzelbezeichnungen, farbige Streifen oder sonstige leicht in die Augen fallende Merkmale, auf der Marke, die obendrein noch den Werth und die Control-Nummer zeigt, angebracht werden, so leuchtet ein, dass nach Aufdruck der Abgangsstation, des Datums, der Zugnummer und der Endstation ein buntes Gewirr, — um von andern Unzuträglichkeiten ganz abzusehen — entstehen muss, aus dem sich weder der Pasagier, noch der Schaffner herausfinden kann.

Ueber den weitern Vorschlag, die Bestimmungsstation durch Aufdrücken einer gewissen Zahl kenntlich zu machen, hat sich die Redaction bereits ausgesprochen und betont, dass hierdurch ja dem Passagier jede Controle darüber, ob sein Billet für die richtige Wegstrecke lautet, genommen wird. Will nun der besprochene Vorschlag diesen Modus auch auf die Verbandsbillets ausdehnen, so dürfte die Unmöglichkeit der Durchführung wohl kaum zu bestreiten sein, da doch nothwendig zur Vermeidung von Missverständnissen sämmliche Deutsche Eisenbahnstationen besondere Nummern haben müssten, die zu nummeriren nicht allein für einen Schaffner eine Herkulesarbeit ist.

Eine der grössten Schwierigkeiten besteht indessen in dem Abrechnungsverfahren, sowohl zwischen den Hauptkassen und Billetexpeditionen, als auch zwischen den Verwaltungen der einzelnen Verbände. Bei einem Verfahren, wie das vorgeschlagene, ist es nur möglich, zu constatiren, welchen Betrag der Billeteur für verkaufte Billets eingenommen hat, nicht aber, ob das Publikum zu viel oder zu wenig für die Beförderung bezahlte. Beispielsweise könnte eine Ein Thaler-Marke als Schnellzugsbillet 2. Classe für eine Strecke von 12 Meilen verkauft worden sein, während der tarifmässige Preis vielleicht zwei Thaler beträgt. Auf ein Nachrevidiren der ausgegebenen Tour- und Retourbillets kann sich die Verwaltung dabei unmöglich stützen, da dieselben namentlich die Retourbillets, selten oder nie vollzählig zur Ablieferung kommen.

Im Verbandsverkehre — und ohne diesen ist die Einführung des neuen Verfahrens doch bestimmt ohne jeglichen Vortheil — erscheint die Durchführbarkeit nun geradezu unmöglich. Dem Centralabrechnungsbureau würde dann — und ich recurrire hier auf die Thatsache, dass eine Nachrevision der ausgegebenen Billets als Rechnungsbeleg ein Unding ist, — auch ein jeder Anhalt dafür fehlen, für welche Verbandslinien die betreffenden Werthmarken als Billets ausgegeben worden sind. So könnte z. B. eine Fünf Thaler Marke zu einem Schnellzugsbillet 2. Classe für die Strecke M der Bahnen N und O oder auch zu einem Retourbillet 3. Classe für die Strecke X der Bahnen Y und Z hergerichtet worden sein. Sollen aber die Werthmarken der einzelnen Verbände mit besonderen Merkmalen versehen sein und sonach auch eine getrennte Asservation erfordern, so wird ja der Zweck, nämlich die angestrebte Vereinfachung, völlig illusorich.

Was endlich in diesem Falle die Abstempelung der Retourbillets vor Antritt der Rückreise betrifft, so bezeichnet der Herr Verfasser des beleuchteten Vorschlags diese — eigentlich auch hier ohne Grund — als unerlässlich, eine Forderung, die bis jetzt nur von wenigen Eisenbahnverwaltungen und den Interessen des Publikums zuwider gestellt worden ist.

Diese wenigen Motive, welche noch durch viele andere ergänzt

werden könnten, dürften darthun, dass bei den heute bestehenden Verkehrsbestimmungen der von Herrn Baumeister Höhmann gemachte Vorschlag schwerlich durchzuführen sein wird. Solange eben einheitliche Einrichtungen in dieser Hinsicht nicht getroffen sind und namentlich noch die grösste Differenz in den Verkehrsbestimmungen auf den einzelnen Nachbarbahnen herrscht, kann an eine derartige mechanische Verbesserung in keiner Weise gedacht werden.

Cassel, den 24. März 1874.

Joseph Stieb.

Schweizerische Gesellschaft für Localbahnen.

Von der Ansicht geleitet, dass auch in der Schweiz die Landesinteressen die Vervollständigung des bisherigen, mehr für den Transit berechneten Eisenbahnnetzes durch ein Netz von Localbahnen gebieterisch fordern; dass aber der beabsichtigte Zweck ohne finanziellen Schaden nur durch billigeren Bau und Betrieb solcher Bahnen erreicht werden könne; dass eine sich mit dieser Specialität befassende Gesellschaft das richtigste Instrument für die Verwirklichung dieses Gedankens bilde und dass deren Arbeit sich auch finanziell als lohnend herausstellen dürfte, — einigten sich im Sommer 1872 die Herren a. Bundesrath Dr. Jacob Dubs, der als mehrjähriger Chef des eidgenössischen Postdepartements mit den Schweizerischen Localverhältnissen und Verkehrsbedürfnissen sich genauer vertraut gemacht hatte, und Herr H. Vögelin, bisheriger Betriebschef der Schweizerischen Centralbahn, welcher durch seine Schrift „Ueber schmalspurige und billige Eisenbahnen" die Aufmerksamkeit des Schweizerischen Publicums zuerst auf diese Bahnen gelenkt hatte, zur Begründung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Schweizerische Gesellschaft für Localbahnen".

Als Zweck der Gesellschaft wird in Art. 1 der Statuten bezeichnet:

a) auf Rechnung Dritter, oder auf eigene Rechnung, oder mit gemischter Betheiligung Localbahnen von gewöhnlicher oder schmaler Spurweite, sowie Pferdebahnen, Schiebbahnen und ähnliche Verkehrsmittel zu bauen;
b) die Capitalien für diese Unternehmungen mit oder ohne eigene Garantie zu beschaffen;
c) den Betrieb derselben zu übernehmen oder zu leiten.

In Art. 2 wurde bestimmt, dass der Geschäftskreis der Gesellschaft sich auf die Schweiz und ihre Umgebungen erstrecke.

Das Gesellschaftscapital wurde auf 10 Millionen Franken fixirt, wovon indess vorläufig nur die erste Hälfte mit 5 Millionen Franken zur Ausgabe gelangen sollte.

Die beiden genannten Herren schlossen sodann unterm 17. August 1872 mit dem Basler Bankverein, vertreten durch Mitglieder des engeren Ausschusses, einen Vertrag über die Beschaffung des bezeichneten Capitals von 5 Millionen Franken ab.

In Folge dieser Uebereinkunft wurde in Art. 3 der Statuten als Sitz der Gesellschaft Basel bezeichnet. Dagegen wurde die Bezeichnung des Sitzes der Direction dem Entscheide des Verwaltungsrathes überlassen, und es wurde in der Folge von diesem hierfür Zürich bestimmt.

Zu Mitgliedern der Direction wurden die obengenannten Gründer der Gesellschaft Dr. J. Dubs und H. Vögelin delegirt resp. erwählt.

Zum Oberingenieur der Gesellschaft wurde in der Folge gewählt: Herr J. J. Fierz von Herrliberg, bisher Stadtbaumeister in St. Gallen; zum Maschinenmeister: J. J. Herder, Maschineningenieur von Zürich, bisher Chef der Werkstätte der Schweizerischen Locomotivfabrik in Winterthur; zum Chef des technischen Central-Bureau: Ingenieur Paur-Usteri in Zürich.

Einzelne Unternehmungen. Dass die Begründung der Gesellschaft einem wirklichen Bedürfnisse entsprach, zeigte sich sofort nach deren Constituirung, indem eine sehr bedeutende Zahl von Unternehmungen ihren Beistand nachsuchte. Von der Gesellschaft sind vorläufige Concessionen erworben worden für folgende drei Unternehmungen:

1. Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell;
2. Stäfa-Wetzikon mit Zürich (Neumünster)-Forch-Grüningen nebst Abzweigung von der Forch nach dem Pfannenstiel;
3. Hausen-Affoltern-Ottenbach-Muri.

1. Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell. Es ist bekannt, dass der Canton Appenzell zu den dichtest bevölkerten Theilen der Schweiz gehört; dass dessen Bevölkerung sehr industriell ist; dass die Lebensbedürfnisse und industriellen Rohstoffe so zu sagen durchgängig von dem Unterlande her, mit dem ein sehr lebhafter Verkehr stattfindet, bezogen werden müssen; dass die Wälder bei Urnäsch, die Torflager und Steingruben bei Gonten und Appenzell hinwieder einen günstigen Ausfuhrartikel bilden, und dass endlich dieser Canton im Sommer in allen Richtungen von Touristen sehr stark besucht wird, indem die vielen schönen Aussichtspuncte (Säntis, Kamor, hoher Kasten, Gäbris u. ff.) und die massenhaften Kurorte und Bäder (Weissbad, Gonten, Heinrichsbad, Jacobsbad, Gais, Heiden u. ff.) vielfache Anziehungspuncte bilden.

Durch Vertrag vom 27/11. 1872 wurde von der Gesellschaft mit den Behörden des Cantons Appenzelll.-Rh., ein inzwischen beiderseitig ratificirter Vertrag über den Bau einer Eisenbahn von Winkeln über Herisau nach Appenzell abgeschlossen. Derselbe bestimmt nach seiner finanziellen Seite, dass die Gesellschaft von den betheiligten Cantonen, Gemeinden und Privaten nebst unentgeltlicher Ueberlassung des für die Bahn erforderlichen Gemeindebodens die Summe von 800 000 Fr. à fonds perdu empfange, und dass dieselben die Summe von 700 000 Fr. in Obligationen übernehmen, welche zu 5% verzinslich und spätestens mit dem Ende des 16. Betriebsjahres der ganzen Linie zurückzubezahlen seien. Dafür verpflichtet sich die diesseitige Gesellschaft, den Bau und Betrieb der Linie Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell auf eigene Rechnung und Gefahr in einer den Anforderungen der Technik und dem Bedürfnisse des Verkehres vollständig entsprechenden Weise zu übernehmen, wobei die Spurweite der zu erbauenden Bahn definitiv auf 1 Meter fixirt wird.

Die von den Bundesbehörden für die ganze Linie Winkeln-Herisau Appenzell unterm 23. Sept. 1873 ertheilte Concession erhielt eine grössere Bedeutung durch den Umstand, dass sie zur schmalspurigen Normalconcession erhoben wurde. Im Ganzen wurden in dieser Concession für diese schmalspurige Bahn die gleichen Concessionsbedingungen wie für die normalspurigen aufgestellt. Ein Unterschied wurde nur darin statuirt, dass man sich für die Personenzüge mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 16 Kilometer in der Zeitstunde begnügt, das Anhalten auf den Zwischenstationen — Knotenpuncte ausgenommen — und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Die Taxen wurden gleichgestellt, indess in einem besonderen Artikel beigefügt, dass für Strecken mit aussergewöhnlichen Steigungen der Bundesrath ermächtigt werde, die Taxansätze verhältnissmässig zu erhöhen, in der Meinung jedoch, dass er später, gestützt auf technische Untersuchungen, der Bundesversammlung bestimmte Vorschläge für die definitive Festsetzung dieser Maxima zu unterbreiten habe. Bezüglich der Wagen, hinsichtlich derer es ungewiss war, ob das Americanische System ebenfalls räthlich sei, wurde die Bestimmung getroffen, dass die Normalien für das zu benutzende Wagensystem dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen seien.

Als besondere Bestimmungen, die dieser Concession eigenthümlich sind, heben wir noch heraus, dass der Beginn der Erdarbeiten für die Strecke Winkeln-Herisau auf den 1. Juni 1874 und für den Rest der Linie auf den 1. November 1874 angesetzt wurde. Als Vollendungstermin wurde für den ersten Theil der 1. December 1874 und für den zweiten Theil der 1. März 1876 festgesetzt.

Nach den Plänen zweigt sich die Bahnlinie in Winkeln von der dortigen Station der Vereinigten Schweizerbahnen ab und gewinnt, dieselbe in östlicher Richtung verlassend, den gegenüberliegenden Bergabhang, um sobald als möglich aus der anfänglichen horizontalen Anlage in die Steigung bis auf 35,7‰ überzugehen und mit derselben den tiefsten Thalpunct oberhalb der Ziegelhütte zu erreichen. Zu diesem Zwecke ist eine entsprechende Längenentwicklung nöthig, welche der gabelförmige Thalkessel südlich von Winkeln, wenn auch nicht gerade in günstiger Weise, gestattet. Die Gefällsvertheilung kann dabei in fast gleichförmiger Art stattfinden. Von der Ziegelhütte bis Herisau konnte die Bahnlinie direct der Thalsohle nach gelegt und das Gefälle auf 25,4‰ ermässigt werden, mit welchem die Station Herisau erreicht wird.

Die Länge der Linie zwischen Winkeln und Herisau (indess mit Fortsetzung über die Station Herisau hinaus bis zur Strasse nach Degersheim) beträgt 5,25 K.-M., woran 900 Meter oder 17,1% horizontal und 4350 Meter oder 82,9% Steigungen und Gefälle. In Herisau muss eine Kopfstation angelegt werden.

Die Detailpläne für den Rest der Linie von Herisau nach Appenzell sind zu einem grossen Theil bereits ausgeführt, und es liegt in der Absicht der Gesellschaftsbehörden, die Linie im Laufe des Jahres 1874 noch bis Urnäsch zu vollenden. Mitte Juli 1874 bis Herisau.

Der Bau wird durch Ingenieur Wimmer aus Verona ausgeführt. Die Bahn erhält zunächst 4 Stück sechsrädrige Tender-Locomotiven mit äusserem Rahmen, im Maximalgewicht der gefüllten Maschine von 19 250 Kilogramm, welche von der Schweizerischen Locomotiven- und Maschinenfabrik in Winterthur geliefert werden. Die Personenwagen werden nach Americanischem System gebaut, wobei der Gang so angebracht ist, dass sich auf der einen Seite desselben zwei und auf der anderen ein Sitz befindet.

Dieselben werden von der Württembergischen Maschinenfabrik und Eisengiesserei in Kirchheim u/T. hergestellt; (nämlich 6 vierrädr. und 9 achträdrige Personen-Wagen, 3 Gepäckwagen, 12 gedeckte und 14 offene Güterwagen).

Der ursprüngliche Kostenvoranschlag für die Bahn belief sich auf die Gesammtsumme von 3 Millionen Franken, was einem kilometrischen Betrag von 120 000 Fr. entspricht.

Was die Fortsetzung der Linie betrifft, so hat ein Comité, das die Gemeinden des appenzellischen Mittellandes repräsentirt, die Planaufnahme für die Linie Appenzell-Gais-Teufen-St. Gallen, mit Abzweigungen von Teufen nach Speicher und Trogen selbst veranstaltet und es sind dieselben zu Ende vor. Jahres fertig geworden. Ausserdem soll zwischen Heiden und Rorschach von der internationalen Bergbahngesellschaft eine Schienenverbindung mittelst des Zahnradsystem erstellt werden, was den Ausbau des appenzellischen Bahnnetzes bis Heiden erleichtert.

Es steht also der Bau eines ganzen appenzellischen Eisenbahnnetzes in sicherer Aussicht.

2. Stäfa-Wetzikon. Die Concession für diese von Stäfa auf dem rechten Ufer des Züricher Sees ausgehende Linie wurde von der

Bundesversammlung ganz nach Analogie der Normal-Concession für die Linie Winkeln-Herisau-Appenzell der Gesellschaft ertheilt, und es sind in derselben die Zuschläge für grössere Steigungen ebenfalls aufgenommen. Als Termin für den Beginn der Erdarbeiten wurde der 30. November 1874 und als Vollendungstermin der 31. Mai 1876 angenommen.

Die Linie soll vom Dampfschiffsteg in Stäfa, beziehungsweise vom dortigen Bahnhof der rechtufrigen Seebahn ausgehen, ungefähr der alten Seestrasse nach bis auf das Plateau bei Uerikon ansteigen und sich dann Hombrechtikon in möglichst directer Linie zuwenden. Von da würde sie auf der linken Seite des Lützelsee's vorbei nach Grüningen, dem Mittelpuncte der Bahn, führen, von dort sich Gossau zuwenden und über Bertschikon den Erdrücken überschreiten, welcher das Gebiet des Greifensee's von demjenigen des Aathals scheidet, um bei Unter-Wetzikon in die Station der Vereinigten Schweizerbahnen einzumünden.

Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 20 Kilometer, die Maximalsteigung höchstens 26‰ und der Minimalradius 100 Meter.

Die Bodenbeschaffenheit ist für die Anlage einer Bahn insofern günstig, als dieselbe sich in sehr festem Terrain (Nagelfluh) bewegt, wobei sich das nöthige Beschotterungsmaterial reichlich auf der Linie vorfindet. Die Arbeiten sind noch nicht weiter als bis zur Aufnahme der Detailpläne gediehen. Veranschlagtes Baucapital 1 800 000 Frcs., per Kilom. 90 000 Frcs.

3. Muri-Affoltern-Aegeri. Vom Osten der Schweiz aus werden sich in der Folge die nachstehenden 4 Hauptlinien nach dem Gotthard hin bewegen: 1. die Aargauische Südbahn; 2. die Zürich-Zug-Luzernbahn (sog. Reppischbahn); 3. die Zürich-Zug-Arth-Bahn (sog. Sihlthalbahn) und 4. eine eventuell in Aussicht genommene Linie Rapperschwyl-Schwyz.

Diese Linien sind unter sich nirgends verbunden. Es ist nun der Gedanke entstanden, eine Querverbindung zwischen diesen vier Linien zu erstellen, nämlich von Muri nach Affoltern, Hausen und der Sihlbrücke, und weiterhin nach Aegeri und eventuell nach Sattel.

Nach der Concession sollen die Erdarbeiten für Ottenbach-Affoltern-Hausen mit dem 30. Juni 1875 begonnen und die Linie am 1. März 1877 vollendet werden, während Ottenbach-Muri und Hausen-Aegeri am 30. Juni 1875 begonnen und bis zum 31. August 1877 vollendet werden soll.

In Folge der inzwischen eingetretenen grossen und andauernden Finanzkrisis hat sich die Gesellschaft bewogen gefunden, ihre Kräfte mehr auf das schon begonnene Werk im Canton Appenzell zu concentriren und mit wirklicher Inangriffnahme neuer Unternehmungen eher etwas zurückzuhalten. Es hindert diess nicht, die weiteren Projecte so vorzubereiten, dass sie bei günstiger werdenden Zeitverhältnissen um so rascher und kräftiger ausgeführt werden können.

Berliner Briefe.

Berlin, 31. März. (Zur Tariffrage; Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn; Pommersche Centralbahn; Hannover-Altenbekener Eisenbahn; Magdeburg-Leipziger Eisenbahn; Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.)

Die Erhebungen, welche gegenwärtig in Sachen der Eisenbahntarife vorgenommen werden, bringen reichliches Material, welches zu Gunsten einer Erhöhung spricht. Während bis zum Jahre 1870 der durchschnittliche Procentsatz der Ausgaben nur 52,4 betragen hat und während die höchste Ziffer in dem ersten Vierteljahrhundert unserer Eisenbahnepoche nur ca. 58 Procent erreichte, wird für die beiden letzten Jahre die Durchschnittsziffer des Betriebsausgaben-Procentsatzes auf ca. 70 geschätzt. Unter solchen Umständen erscheinen die, noch nicht in der Presse bekannt gewordenen Beschlüsse der am 15. d. in Braunschweig versammelt gewesenen Eisenbahnconferenz sehr gemässigt, indem dieselben mit der Erhöhung des „Einpfennigtarifs" um $12^1/_2$ % zufrieden sind. Es sollen diesen Beschlüssen zufolge zwei „Wagenladungsclassen" und vier „Specialtarife" gebildet werden, in welche sechs Classen sämmtliche Artikel auf allen Bahnen eingereiht werden sollen. Dieser Beschluss trägt der übrigens discussionsfähigen Tendenz der Reichsverfassung Rechnung, die Tarife zu vereinheitlichen. Die Tarife sollen den Braunschweiger Beschlüssen zufolge nach 10 000 Kilogrammen und 1 Kilometer festgesetzt werden, so dass sie für die niedrigste Classe auf $2^1/_2$ Reichspfennig für die bezeichnete Transportmenge sich stellen. Das macht $^{15}/_{16}$ Reichspfennig = $1^1/_8$ Preussischen Pfennig und bedeutet somit, wie gesagt, eine Erhöhung um nur $12^1/_2$ Procent.

Der Concurs über die Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn ist jetzt officiell verhängt worden.

In Sachen der Pommerschen Central-Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch ihren Vorstand, bestehend aus dem Bankdirector Schuster und Genossen, wider den Justizrath von Wilmowsky als Verwalter der Concursmasse der genannten Gesellschaft hat der Civil-Senat des K. Kammergerichts jetzt für Recht erkannt, dass der Gerichtsbeschluss die Eröffnung des Concurses über die gedachte Gesellschaft, vom 20. November 1873, in rechtlicher wie in thatsächlicher Beziehung vollkommen begründet ist und sonach auch die erstrichterliche Entscheidung (Zurückweisung der Klage auf Aufhebung des Concurses) vom 17. December 1873 ihre Bestätigung finden muss.

Wie bereits gemeldet, hat der Handelsminister der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft, die von ihr schon längst nachgesuchte Erlaubniss zur Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe ertheilt. $3^3/_4$ Millionen hiervon sind zur Vermehrung der Betriebsmittel, $5^1/_2$ Millionen zur Vollendung der Löhne-Viehnenburger Linie erforderlich. Bisher betrug das Gesammt-Capital der Bahn 24 250 000 Thlr. Davon 4 750 000 Thlr. in Stammactien I., 4 500 000 Thlr. in Stammactien II., 4 750 000 Thlr. in Stammprioritäten I., 4 500 000 Thlr. in Stammprioritäten II., 3 500 000 Thlr in Prioritäten I., 2 250 000 Thlr. in Prioritäten II. Emission. Es ist nun natürlich noch die Genehmigung der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft betreffs der von dieser zu übernehmenden Garantie erforderlich.

Die Direction der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn stellt in einem Circular an die Actionäre die Anträge zusammen, welche auf die Tagesordnung der auf den 31. März zusammenberufenen Generalversammlung gesetzt werden und begleitet dieselben mit Motiven. Die Anträge beziehen sich auf den Ankauf der bereits im Betriebe der Gesellschaft befindlichen, „der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gehörigen Strecke von der Sächsischen Landesgrenze bei Schkeuditz bis Leipzig" auf die deshalb nothwendige Erhöhung des Grundcapitals der Gesellschaft um 500 000 Thlr. in Stammactien oder auf die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen. In den Motiven wird ausgeführt, dass nach dem Vertrage vom 30. December 1837 bezüglich der Ueberlassung des Betriebes der erwähnten Strecke die Gesellschaft 50 pCt. der Jahresbruttoeinnahme an die Leipzig-Dresdner Bahn zu zahlen und den Ankaufspreis des Bahnhofterrains mit 4 pCt. zu verzinsen habe. Die Leipzig-Dresdner Bahn hat ausser 1032 Thlr. für die erwähnte Pacht beispielsweise in 1872 124 283 Thlr. an Pacht bezogen und im Ganzen von 1840 bis ultimo 1873 463 860 Thlr. aufgewandt. Man rechnete beim Abschlusse des Vertrages auf einen Gewinnüberschuss, der aber durch die stets gestiegenen Ausgaben unmöglich geworden ist. Das Pachtverhältniss ist demnach für die Gesellschaft ein drückendes und der Kauf der Strecke geboten, auf den die Leipzig-Dresdner Compagnie um so bereitwilliger eingeht, weil ein ablehnendes Verhalten das Project der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft, von einem Punkte der Linie Halle-Vienenburg aus einen directen Weg nach Leipzig zu suchen, gefördert haben würde. Der zu zahlende Kaufpreis von 500 000 Thlr. repräsentirt die Capitalaufwendung der Leipzig-Dresdner Compagnie.

Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft hat unter Einreichung der Special-Projecte die Vornahme der landespolizeilichen Prüfung der unterm 17. September 1873 concessionirten Eisenbahn von Altwasser oder einem anderen geeigneten Puncte der Breslau-Waldenburger Bahnstrecke über Friedland bis zur Böhmischen Landesgrenze bei Neusorge beantragt. Nach erfolgter Prüfung wird mit dem Grunderwerb alsbald vorgegangen werden. Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Rothenburg-Reppen der Breslau-Freiburger Bahn steht binnen Kurzem bevor. Am 21. d. M. fand bereits die Probe der Eisenbahnbrücke über die Oder bei Poln.-Nettkow statt.

* Zur Tariffrage. Wir theilen nachfolgend den Wortlaut des bereits erwähnten vom Reichs-Eisenbahnamte an die Directionen der Eisenbahnen (mit Ausnahme der Bayerischen) gerichteten Schreibens über die Tariffrage mit, in welchem die Nothwendigkeit einer möglichst beschleunigte Lösung der Frage anerkannt wird. Das Schreiben lautet:

Berlin, 12. März 1874.

Unter Hinweis auf die in den letzten Jahren eingetretene erhebliche Steigerung in den Besoldungen der Beamten, in den Löhnen der Arbeiter, in den Preisen der Kohlen, des Eisens und der sonstigen zum Eisenbahnbetriebe erforderlichen Materialien, sowie unter Hinweis auf die hierdurch veranlasste unverhältnissmässige Erhöhung der Betriebskosten resp. eingetretene Verminderung des Reinertrages der Deutschen Eisenbahnen ist von einer Anzahl Bahnverwaltungen eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife für nothwendig erachtet und die Genehmigung zu einer solchen bei den bezüglichen Landesregierungen nachgesucht worden. — Angesichts der Reichsverfassung, welche im Artikel 45 dem Reiche die Controle der Tarife überweist und geleitet von der Anschauung, dass eine allgemeine Tariferhöhung nicht durch eine vorübergehende Verminderung der Betriebs-Ergebnisse, sondern nur durch eine dauernde und erhebliche, in der Verkehrssteigerung nicht genügenden Ersatz findende Erhöhung der Betriebskosten motivirt werden könne, hat Se. Durchlaucht der Fürst-Reichskanzler das Reichs-Eisenbahn-Amt beauftragt, die Nothwendigkeit einer allgemeinen Tariferhöhung, sowie das eventuelle Maass einer solchen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, zu diesem Behufe die Betriebsergebnisse für das Jahr 1873 und das Maass der Steigerung der einzelnen Ausgabefactoren zu ermitteln, auch wegen der durch die bevorstehende Einführung der neuen Münzordnung etwa bedingten Reform der Tarife Erörterungen und zwar unter Berücksichtigung solcher Transportmittel, welche erste und unentbehrliche Lebensbedürfnisse sind, einzuleiten und nach dem Ergebniss eine Vorlage für den Bundesrath vorzubereiten. — Demzufolge veranlasst das Reichseisenbahnamt die Eisenbahn-Directionen, die Betriebs-Ergebnisse der Jahre 1867 bis einschliesslich 1873 nach Massgabe eines beigefügten Schemas zu ermitteln und zur Vorlage zu bringen. — Bei Einsendung derselben ist 1 anzuzeigen, ob und event. in welchem Umfange eine Erhöhung der Tarife für die unterstellten Bahnen für nothwendig erachtet wird; 2. diejenigen Ausgabefactoren zu bezeichnen, welche im Bereiche der dortseitigen Bahnen zu einer Steigerung der Betriebskosten vorzugsweise beigetragen haben, auch durch Angabe der Preiseinheiten

während der letzten sieben Jahre das Maass zu der Steigerung ersichtlich zu machen; 3. diejenigen Momente zu bezeichnen, welche die Erhöhung der Ausgaben als eine dauernde charakterisiren; 4. sich über die von der Tariferhöhung erhofte finanzielle Wirkung und insbesondere auch zu äussern, ob durch dieselbe für einzelne Gegenstände eine Einschränkung des Absatzgebietes resp. eine Verminderung der Transportmenge zu besorgen steht; 5. sich darüber zu äussern, ob die Tariferhöhung durch Umbrechnung der Tarifsätze oder vorläufig in Gestalt eines procentualen Zuschlags zur Einführung zu bringen; 6. diejenige Reform der Tarife zu erläutern, welche in Folge des Reichsmünzgesetzes in Verbindung mit der Maass- und Gewichtsordnung als nothwendig resp. als zweckmässig zu erachten ist; 7. die Tarifeinheitssätze pro Ctr. und Meile anzugeben, welche zur Zeit auf den dortigen Bahnen im Local- und Verbandsverkehr für erste und unentbehrlichste Lebensmittel, insbesondere für Getreide, Mehl, Hülsenfürchte und Kartoffeln und sonstige landwirthschaftliche Producte zur Erhebung kommen; 8. diejenigen Momente zu bezeichnen und zu erläutern, welche auf eine Ermässigung des Reinertrages hinwirken möchten, als: Eröffnung neuer Linien, welche vorerst wenig Ertrag versprechen — Einfluss von eigenen oder fremden Concurrenzlinien — Umbau von Bahnhöfen etc. — Das für Darstellung der Betriebsergebnisse hier aufgestellte Schema entspricht im Wesentlichen der diesfälligen Zergliederung in der Preussischen Statistik, sodass dessen Ausfüllung für die grosse Mehrzahl der Deutschen Bahnen ohne weitere Ermittelungen thunlich sein wird. Soweit dies jedoch nicht zutreffen sollte, wird anheimgegeben, die gestellte, dem angegebenen Zwecke noch klar vorliegende Aufgabe nach bestem Ermessen und unter thunlichstem Anschluss an das Schema zu lösen. Da jedoch einzelne Verwaltungen erst nach Ablauf mehrerer Monate in der Lage sein möchten, die Ergebnisse pro 1873 speciell und genau darzustellen, das Reichs-Eisenbahn-Amt aber dringend wünscht, dass die Berathung über die Reform und eventuelle Erhöhung des Tarifs spätestens Mitte Mai dieses Jahres unter Zuziehung von Delegirten der Eisenbahnen beginne, so empfiehlt dasselbe, so schleunig als möglich und spätestens bis zum 15. April über die Ergebnisse pro 1867—1873 und namentlich über die in dem beigefügten Schema gestellten Fragen eine vorläufige Ausserung — unter Angabe der bis dahin feststehenden, sowie der bis dahin nur annähernd zu schätzenden Zahlen — hierher gelangen zu lassen, ausserdem aber binnen 14 Tagen anzuzeigen, bis welchem Tage der vorläufige und bis zu welchem Tage der definitive Bericht hier erwartet werden darf."

Der Bundesrath hat inzwischen am 30. März beschlossen: „die verbündeten Regierungen einzuladen, bis zur weiterer Beschlussfassung des Bundesraths ihre Entscheidungen über allgemeine Erhöhungen der Eisenbahn-Gütertarife oder über durchgreifende Aenderungen des Tarifsystems auszusetzen," indem allseitig angenommen wurde, dass die bereits in Aussicht stehende Vorlage über die Eisenbahntarife längstens bis zum 15. Mai d. J. zur Erledigung werde gelangen können.

* **Werrabahn.** Die Eisenbahn Wernshausen-Schmalkalden wird am 2. April eröffnet werden.

* **Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.** Die Königliche Eisenbahn-Direction in Cassel, welche die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn verwaltet, verlegt am 7. April d. J. ihren Sitz nach Frankfurt a. M. und führt dann die Firma „Königliche Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M." Vom 7. k. Monats an sind somit alle für die genannte Direction bestimmte Sendungen nach Frankfurt a. M. zu adressiren.

—st.— **Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth.)** (Geschäftsbericht pro 1873.) Die Betriebsergebnisse dieser Bahn im Jahre 1873 waren folgende: Die 6 Locomotiven haben zusammen 70 312 Kilom. zurückgelegt und wurden befördert: 1 102 403 Personen zwischen Nürnberg und Fürth und 66 685 Personen nach der Haltstelle Muggenhof, zusammen 1 170 088 Personen (gegen 1 121 038 im Vorjahre), 219 630 Ctr. Kohlen für die Gasfabrik Nürnberg (gegen 159 040 in 1872) und 5 875 Stück Schweine (gegen 5 109 im Vorjahre). Die Einnahmen betrugen 129 776 fl. 21 kr. für Personen, 5 485 fl. 54 kr. für Kohlen, 587 fl. 30 kr. für Schweine und 5 574 fl. 38 kr. aus Sonstigem, sohin mit Hinzurechnung von 26 585 fl. 50 kr. Bestand aus voriger Rechnung 168 010 fl. 13 kr. (gegen 160 645 fl. 37 kr. im Vorjahre). Die Ausgaben beliefen sich auf 140 415 fl. 53 kr., so dass ein verfügbarer Ueberschuss von 27 594 fl. 20 kr. verblieb. Die eigentlichen Betriebskosten haben 49 % der Reineinnahme betragen. (Im Vorjahre 50 %.)

Der Ueberschuss erhielt folgende Verwendung: 24 780 fl. zur Vertheilung einer Superdividende von 14 fl. für die Actie, nach vorgängig bezahlten 6 %, 600 fl. zur Ueberweisung an den Pensions- und Unterstützungsfonds, 1 682 fl. Theuerungszulage pro 1873 an das gesammte Dienstpersonal, 532 fl. 20 k. zur Ueberweisung an den Bahnerneuerungsfonds.

Der Bestand des Pensionsfonds beträgt 18 810 fl., der des Bahnerneuerungsfonds 114 fl. 14 kr. Die Rechnung über den Reservefond bildet zugleich die Rechnung über die Bauschuld und weist ein Passivum von 72 314 fl. 29 kr. aus. Das Actiencapital ist unverändert 177 000 fl. geblieben.

* **Waagthalbahn.** Pressburg, Ende März 1874. Vom 23. d. M. an ist die Beschränkung des Transito-Frachtverkehrs auf der Verbindungslinie Ratzersdorf-Weinern zum grössten Theil aufgehoben, indem von diesem Tage ab sämmtliche Güter, die in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangen, von der Waagthalbahn nach allen Stationen der K. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft sowie ihrer Anschlussbahnen, direct und ohne Umladung, — und ebenso umgekehrt, auf die Waagthalbahn, — via Weinern transportirt werden können.

Alle Stückgüter jedoch, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden können, werden — wie bisher — durch den Bahn-Spediteur zwischen den beiden hiesigen Bahnhöfen verfrachtet.

Demnächst wird auch die Pferdebahnstrecke Tyrnau-Szered bis zum Waagufer dem Pferdebahnbetriebe übergeben werden, auf welcher Strecke mithin der Personen- und Frachtenverkehr ins Leben treten wird.

—st.— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** (Bericht über die Gebahrung der Kranken-Unterstützungskasse im Jahre 1873.) Obgleich durch die ungünstigen sanitären Verhältnisse des Jahres 1873 der Krankenfonds stark in Anspruch genommen wurde, schliesst derselbe doch mit einem bedeutenden Vermögenszuwachs ab und bietet die volle Sicherheit, dass er auch fernerhin seinen segensreichen Zweck wie seither im vollsten Masse erfüllen werde. Für den geringen Beitrag von 2 kr. per Lohngulden, den die Mitglieder allmonatlich leisten, erhalten sie nicht nur für sich und ihre Familien in Krankheitsfällen ärztliche Hülfe mit Beistellung der Medicamente, sondern auch noch während der Dauer ihrer Dienstunfähigkeit namhafte Unterstützungen und sind daher vor drückendem Nothstande gesichert.

Die Bahn ist in sanitärer Beziehung in 4 Sectionen eingetheilt und jede mit einem eigenen Bahnarzte versehen. Im Berichtsjahre wurden ärztlich behandelt: 1395 Männer, 418 Weiber und 470 Kinder, zusammen 2 283, wovon 2 148 geheilt, 24 gebessert, 72 gestorben und 39 mit Ende des Jahres noch in Behandlung verblieben sind. Die meisten Erkrankungen (332) kamen im August, die wenigsten (139) im November vor. Von den erkrankten Männern gehörten nach der Dienstes-Kategorie

dem Maschinenführer und Heizer-	Personale	105
„ Zugbegleitungs-		191
„ Stations-		216
„ Oberbau-		280
„ Neubau- u. Schotterzugs-		215
„ Bahnaufsichts-		139
„ Werkstätte-		249

an.

Die Einnahmen beliefen sich auf 27 616,$_{67}$ fl., die Ausgaben auf 10 615,$_{89}$ fl., so dass ein Ueberschuss von 17 00),$_{78}$ fl. verblieb und der Fonds einen Zuwachs von 4 720,$_{55}$ fl. erhielt.

Ausland.

—A— **Unglücksfälle auf Russischen Eisenbahnen im Monat Februar 1874.** Von den im vergangenen Monat vorgekommenen Unglücksfällen gelangten die folgenden zur Kenntniss der Regierung.

	Getödtet	Schwer verwundet	Leicht verwundet	Summa
Beamte und Arbeiter . . .	5	10	3	18
Passagiere	—	1	—	1
Dritte Personen	5	3	—	8
Summa	10	14	3	27

Ausserdem starb ein Passagier während der Fahrt und ein Arbeiter wurde in einer Locomotivenremise durch einen einstürzenden Ofen erschlagen.

Der als schwer verwundet angegebene Passagier war ein Rekrut, der durch eigene Schuld zwischen zwei Wagen fiel. Von den 5 getödteten dritten Personen waren zwei Taubstumme.

Es kamen im Ganzen 36 Entgleisungen und 8 Zusammenstösse vor, welche grössere Zugverspätungen im Gefolge hatten. Ferner fanden 7 Brände statt und zwar 1 Empfangsgebäude, 1 Güterschuppen, 1 Wächterbude, 1 Bagage- und 2 Güterwagen, von denen einer mit feuergefährlicher, der andere mit gewöhnlicher Fracht beladen war.

Am 3. Februar kam auf der Tambow-Koslow-Bahn eine, durch Radreifenbeschädigung entstandene Entgleisung eines Güterwagens in einem Güterzuge vor, welche von dem Zugpersonal nicht beachtet wurde und das Abbrechen sämmtlicher Laschenschrauben auf 12 Werst (13 Kilom.) Länge bewirkte.

Fast alle Russischen Bahnen hatten im vergangenen Monat durch Schneeverwehungen hervorgerufene Betriebsstörungen, welche mitunter tagelang anhielten.

* **Türkisch-Serbischer Eisenbahn-Anschluss.** Konstantinopel, 27. März. Die Pforte genehmigte den Anschluss der Türkisch-Serbischen Eisenbahn via Nissa. Diesem Anschlusse entspricht der von der Serbischen Regierung gewünschte Bahnanschlusspunct bei Alexinacz oder Jankova-Klissura und wird also die Frage des Serbischen Bahnbaues in ein günstigeres Stadium treten.

HS. **Einige Notizen über die Geschwindigkeit der Englischen Eisenbahnen.** Auf der Great Northern Eisenbahn wird die Entfernung von 76¼ Ml. von London nach Petersborough von dem Express-Zug, der die Post nach Schottland bringt, täglich 2 mal in 1½ Stunden zurückgelegt, was eine mittlere Geschwindigkeit von 50¾ Meilen pro Stunde giebt. Diese Geschwindigkeit ist 12 Meilen pro Stunde grösser, als

die gewöhnliche Zugsgeschwindigkeit der Londoner North-Western Eisenbahn. Aber selbst diese augenscheinlich bedeutende Geschwindigkeit wird noch von der Great-Western Eisenbahn übertroffen, welche um mit der London Southwestern Eisenbahn, die eine um 23 Meilen kürzere Strecke nach Exeter hat, concurriren zu können, die Entfernung von $77^1/_2$ Meilen, von Paddington nach Swindam, in 87 Minuten zurücklegt, was einer mittleren Geschwindigkeit von $53^1/_3$ Meilen in der Stunde entspricht. Nachstehend führen wir die grössten mittleren Geschwindigkeiten der Expresszüge in Engl. Meilen pr. Stunde auf:

Great Western	$35^1/_2$
Great Northern	$50^1/_4$
Midland	$46^3/_4$
London & Brighton	$46^3/_4$
London, Chatham & Dover	$46^3/_4$
London & Northwestern	45
Southeastern	$44^3/_4$
London & Southwestern	$43^1/_4$

Juristisches.

* Das Vorrecht der Prioritäts-Obligationen. Das „Deutsche Handelsblatt" brachte vor Kurzem einen Artikel, der sich mit der Frage beschäftigt, welche Vorrechte den Inhabern von Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen nach Preussischen Gesetzen zustehen. Der Artikel kommt, indem er die verschiedenen Formulare wiedergiebt, nach denen Prioritäten aufgenommen worden sind, und danach die Stellung derselben in der Concursordnung beurtheilt, zu dem Schlusse, dass das Verhältniss im Concursfalle dahin aufzufassen sei, dass den sämmtlichen übrigen Gläubigern der Actiengesellschaft gegenüber die Prioritäts-Anleihen verschiedener Emissionen überhaupt gleichberechtigt sind, dass jedoch die Emissionen unter sich nach der Zeitfolge rangiren. Eine besondere Art von Prioritäts-Obligationen sind die, welche die Bestimmung enthalten, dass zur Sicherheit für Kapital und Zinsen das gesammte unbewegliche Vermögen der Gesellschaft verpfändet ist, diese haben ein Pfandrecht; die Inhaber solcher Obligationen sind Hypothekengläubiger. Die Bezeichnung „Prioritäts-Obligationen" gewährleistet demnach keinen gleichen bestimmten Inhalt und giebt oft zu Irrthümern Veranlassung.

Literatur.

Mr. Brassey. Unter dem Titel: Life and Labours of Mr. Brassey hat Arthur Helps eine Lebensbeschreibung des bekannten Englischen Eisenbahnunternehmers herausgegeben (London, Bell and Daldy 1872). Brassey war nach diesem Werke am 7. November 1805 zu Buerton, im Kirchspiel Aldford in Cheshire aus einer Familie geboren, die mit Wilhelm dem Eroberer nach England gekommen war. Nachdem er bis zum 16. Lebensjahr die Schule zu Chester besucht hatte, trat er bei dem Feldmesser Lawton zu Birkenhead in die Lehre und bald darauf als Theilnehmer in dessen Geschäft. In dieser Stellung lehrte ihn der berühmte George Stephenson kennen, durch den er im Jahre 1834 in den Eisenbahnbau eingeführt wurde. Er betheiligte sich bei dem Bau der Englischen Linien Branborough Road (1834), Grand Junction Railway (1835) London and Southampton Railway (1837), Chester und Crewe R., Glasgow, Paisley und Greenock R., Sheffield and Manchester R. (1839). Im Jahre 1841 dehnte er seine Unternehmungen auf Frankreich aus durch Uebernahme der Linie Paris-Rouen, welcher 1842 die Linien Orleans-Bordeaux, 1843 Rouen-Havre folgten. Im Jahre 1845 hatte Brassey's Geschäftsbetrieb durch glückliche Erfolge bereits eine solche Ausdehnung genommen, dass er nicht weniger als 800 Engl. Meilen in Grossbritannien und Frankreich gleichzeitig in Entreprise hatte, wobei zu bemerken ist, dass er sich nicht auf Eisenbahn-Unternehmen beschränkte, sondern auch an Dampfschifffahrts-, Docks- (z. B. den Victoria-Docks in London), Bergwerks-, Telegraphen- und Fabrik-Unternehmungen betheilt war. Seine Thätigkeit dehnte sich auch örtlich immer weiter aus, nach Italien (Susa-Turin 1850, Turin-Novara 1853 u. s. w.), der Krim 1852—1865), Norwegen (1851), Amerika (Grand Trunk Railway 1852), Deutschland (Rheinische Eisenbahn 1852), Spanien (Bilbao-Miranda 1858), Ostindien (Eastern Bengal R. 1858), Dänemark (Jütische Eisenbahn 1860), Australien (1859—1863), der Argentischen Repulblik (1864), der Moldau (1858—1864), Oesterreich (Lemberg-Czernowitz 1864, Kronprinz-Rudolfbahn 1867, Vorarlbergbahn 1870) u. s. w. Ein in unserer Quelle enthaltenes Verzeichniss von Brassey's Unternehmungen weist 175 Nummern auf, darunter Eisenbahnen von bedeutender Länge, wie Orleans-Bordeaux 294, Grand Trunk R., 539, Jütische Bahn 270, Central Argentine B. 247, Delhi R. 304, Kronprinz-Rudolf-Bahn 272 Ml. Engl. Sein bewegtes Leben hatte vielfache Veränderungen seines Wohnsitzes zur Folge; er lebte nach einander in Birkenhead, Stafford, Kingston-on-Thames, Popham Lane in Hampshire, Winchester, Fareham, Vernon in der Normandie, Rouen, Paris, Rouen, Kingston-on-Thames, zuletzt Lowndes Square, London, wo er am 8. December 1870 starb.

Inhaltsverzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preusischen Staats-Anzeiger. **Nr. 10 vom 7. März 1874.** Die Deutsehen Zettelbanken. II. **Nr. 11 vom 14. März 1874.** Inhalt: Chronik des Deutschen Reichs. — Albrecht Dürers kleine Passion. — Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reiche. IV. — Die Auswanderung aus dem Deutschen Reiche. **Nr. 13 vom 28. März 1874.** Chronik des Deutschen Reichs. — Das Gebäude des Reichskanzler-Amtes in Berlin. — Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. VI. — Trendelenburg über die Stellung der Philosoghie innerhalb der academischen Studien, seine Wirksamkeit als Examinator und sein zweites Hauptwerk „das Naturrecht". — Ausgrabungen am Rhein.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Baurath H. Plathner ist zum Königl. Regierungs- und Baurath ernannt und demselben unter Entbindung von dem Verhältniss als Staats-Commissarius zur speciellen Beaufsichtigung der Privat-Eisenbahnen von Kohlfurt nach Falkenberg, von Berlin nach Dresden, von Oels nach Gnesen und von Creuzburg nach Posen, die Stelle des zweiten technischen Mitgliedes bei dem Königl. Eisenbahn-Commisariat in Berlin verliehen worden.

Der bisherige Ober-Maschinenmeister Graef in Bromberg ist zum Kgl. Eisenbahn-Director ernannt und demselben die Stelle eines maschinentechnischen Mitgliedes bei der Königlichen Direction der Ostbahn zu Bromberg verliehen worden. Der bei der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn angestellte, bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Abraham in Inowraclaw ist zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector daselbst befördert, der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Liborius Eduard Schmidt zu Hanau zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector ernannt und demselben die neu creirte Stelle eines solchen bei der Bebra-Frankfurter Eisenbahn daselbst verliehen; der Königl. Eisenbahn-Baumeister Naud zu Saarbrücken ist in gleicher Amtsgeschäft nach St. Wedel versetzt; der bisherige Baumeister Walter Eggert zu Kassel ist als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Bebra-Frankfurter Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Frankfurt a. M. und der bisherige Baumeister Louis Zimmermann als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Bebra Frankfurter Eisenbahn mit dem Wohnsitz zu Hanau angestellt worden.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

13.	April	Baugesellschaft für Eisenbahn-Unternehmungen, Comandit-Gesellschaft auf Actien, F. Plessner & Co. zu Berlin.
22.	„	Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Berlin.
25.	„	Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft zu Giessen.
28.	„	Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft zu Berlin.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
4.	April	zu Dresden	Berlin-Dresdener E.	Erd- und Maurerarbeiteu auf Bahnhof Dresden	—
4.	„	zu Köln	Rheinische E.	Güterschuppenbau	—
4.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Hochbauarbeiten	—
6.	„	zu Aschaffenburg	Bayer. Stsb.	Hochbauarbeiten	—
7.	„	zu Mannheim	Badische Stsb.	Hochbauarbeiten	—
7.	„	zu Köln	Rheinische E.	Oberbauarbeiten	—
8.	„	zu Jessen	Berlin-Anhaltische E.	c. 400 Cbm. Kalk	—
8,	„	zu Görlitz	Niederschl.-Märk. E.	Beamten-Wohngebäude etc. auf Bahnhof Moys	—
10.	„	zu Hanau	Frankf.-Bebraer E.	Empfangsgebände zu Offenbach	—
10.	„	zu Breslau	Niederschl.-Märk. E.	Verkauf alter Schienen	—
11.	„	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Gaseinrichtung auf Bahnh. Bebra	—
13.	„	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Wärterhäuser	—
13.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	292
13.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Roheisen etc.	292
13.	„	zu Bremen	Venlo-Hamburger E.	Hochbauarbeiten	—
14.	„	zu Breslau	Breslau-Freiburger E.	Radreifen	292
20.	„	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Telegraphenleitungsdraht	292

Officielle und Privat-Anzeigen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach nunmehr vollständig erfolgtem Abschlusse der Betriebs-Rechnung für das Jahr 1873 haben wir, nach Anhörung der Vorschläge der Direction, die Dividende der **Acht Million Fünfmal Hundert Tausend Thaler** Stamm-Actien Littr. A., B., C. für das Jahr 1873 auf **Sechszehn Procent** festgesetzt, sodass also, nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschläglich gezahlten zwei Procent noch **Vierzehn Procent** oder **Achtundzwanzig Thaler** auf jede Actie zur Zahlung kommen.

Den speciellen Nachweis über die Verwendung der Betriebs-

Einnahmen des Jahres 1873 behalten wir dem Geschäftsberichte vor und fordern die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1873 hierdurch ergebenst auf, in der Zeit vom 30. März bis 31. Mai d. J. in den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 64 nach den einzelnen Kategorien (Littr. A., B. u. C.) geordnet und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummernverzeichniss) mit Namens-Unterschrift verzehen, unserer Haupt-Kasse am Askanischen Platz No. 6 einzureichen und die Zahlung dafür in Empfang zu nehmen.

In Leipzig erfolgt die Zahlung **in den Tagen vom 1—15. April cr. einschliesslich,** durch die Güterkasse auf unserem dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 27. März 1874.

Der Verwaltungsrath.
gez. Löwe.

Rheinisch-Saarbrücker Güter-Verkehr.

Vom 15. Mai cr. ab werden Harasse, neue, unzerlegte nach Klasse I mit einem Aufschlage von 100 % unter Berechnung eines Minimalgewichtes von 25 Centner für jeden verwendeten und räumlich ausgenutzten Wagen tarifirt. Bei Aufgabe als Eilgut tritt ein gleicher Zuschlag von 100 % zur Eilguttaxe ein.

Köln, den 28. März 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Ostbahn.

Für die Werkstätte der Königlichen Ostbahn zu Dirschau sollen nachstehend aufgeführte Materialien im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden, nämlich:

Loos I: 515 000 Kilogramm Roheisen in Qualität der guten Marken des Schottischen Roheisens von der Handelsnummer I.

Loos II: 50 000 Kilogramm Roheisen wie vor von der Handelsnummer IV.

Loos III: 15 000 Neuscheffel grosse Original-Coaks.

Der Submissionstermin hierzu ist auf

Montag, den 13. April cr., Vormittags 11 Uhr,

festgesetzt und wird in unserm maschinentechnischen Bureau im Bahnhofs-Empfangsgebäude abgehalten werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Roheisen resp. Original-Coaks für die Königliche Ostbahn"

versehen, an die unterzeichnete Direction zu übersenden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf den Börsen der Städte Königsberg i/Pr., Danzig, Stettin, Berlin, sowie bei der Handelskammer in Breslau zur Einsicht ausgelegt und werden auf an uns gerichtete portofreie Gesuche den Antragstellern unentgeltlich übersandt.

Bromberg, den 16. März 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

3350 Ctr. 5 mm starken unverzinkten Telegraphenleitungsdraht,
55 Ctr. 2,5 mm starken verzinkten Draht und
20 Ctr. 2 mm starken unverzinkten Bindedraht,

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hiezu ist auf

Montag den 20. April d. J. Vormittags 10 Uhr

in dem Bureau des Unterzeichneten, Koppenstrasse No. 5/7 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Telegraphenleitungsdraht"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 25. März 1874

Der Königliche Eisenbahn-Telegraphen-Inspector.
Wehrhahn.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Für die Lieferung bez. Bearbeitung von:

1) 50 Stück zweispurigen Rechts- und Links-Weichen,
2) 5 Stück dreispurigen Weichen,
3) 80 Stück Zungenschienen,
4) circa 6500 Kilogramm einzelner Weichentheile aus Gusseisen,
5) „ 7000 „ „ „ aus Schmiedeeisen

können die Bedingungen und Zeichnungen von hier gegen Einsendung von $7^1/_2$ Sgr. bezogen werden.

Für ad 1 bis 3 liefert die Verwaltung Backen- und Zungenschienen, die letzteren ungehobelt.

Offerten mit der Aufschrift: „Submisson auf Weichen" sind längstens bis **15. April c. Abends,** an mich franco einzusenden.

Von denselben konnten die bis zum 29. April c. ohne Erwiederung gebliebenen Offerten nicht acceptirt werden.

Fulda, 24. März 1874.

Der Königliche Maschinenmeister.
Fischer.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Lieferung von 281 Stück stählernen und 250 Stück eisernen Tender- und Wagenreifen soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Bureau des Unterzeichneten (Freiburger Bahnhof hierselbst, Verwaltungsgebäude, Zimmer 55) eingesehen, auch unentgeldlich daselbst in Empfang genommen werden. Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Radreifen"

bis zu dem auf

Dienstag, den 14. April cr., Mittags 12 Uhr,

in oben bezeichnetem Bureau anberaumten Termine einzureichen.

Breslau, den 30. März 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
A. Blauel.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Erd- und Planirungsarbeiten von Station 8 bis Station 98 + 52 der Bahnstrecke Leobschütz-Neustadt sollen in 4 Loose zur Ausführung im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18, zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei, versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Eisenbahnstrecke Leobschütz-Neustadt"

bis zu dem auf

Montag, den 13. April d. J., Vormittags 11 Uhr,

in dem oben benannten Central-Bureau anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 28. März 1874.

Königliche Direction.

Concurs

für Pläne zu einem neuen Verwaltungsgebäude der Schweizerischen Centralbahn.

1. Das Directorium der Schweizerischen Centralbahn beabsichtigt ein neues Verwaltungsgebäude mit einem Kostenaufwand von ca. 1 200 000 Frcs. in Basel erbauen zu lassen und schreibt für Lieferung der Pläne einen Concurs aus.
2. Situationsplan der Baustelle und Bauprogramm sind beim Bau- und Oberingenieur der Schweiz. Centralbahn (Kornhausgasse No. 10 in Basel) zu beziehen.
3. Es werden nur Skizzen der verschiedenen Grundrisse, der Façaden und der zum Verständniss nöthigen Schnitt im Maassstab von $\frac{1}{100}$ der natürlichen Grösse verlangt.
4. Die Pläne sind bis zum 1. Juli 1874 an das Directorium in Basel einzusenden. Sie sind mit einem Motto zu bezeichnen. Ein beigelegtes Couvert, welches aussen dasselbe Motto trägt, soll den Namen des Verfassers enthalten.
5. Ein vom Directorium zu berufendes Preisgericht wird über die Reienfolge der zu prämiirenden Arbeiten entscheiden.
6. Es werden folgende Prämien ausgesetzt:
   für den besten Plan . . Frcs. 3000 —
   für den zweitbesten . . „ 2000 —
   für den drittbesten . . „ 1000 —
7. Die prämiirten Pläne werden Eigenthum der Direction; die übrigen Arbeiten werden den Verfassern franco zurückgestellt.

Basel, den 21. März 1874.

Im Auftrage des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn.

Der Bau-Ober-Ingenieur.

(H-879-Q) v. Würthenau.

⚒ Der Berggeist. ⚒

Zeitung für Berg-, Hüttenwesen und Industrie.

(XIX. Jahrgang.)

Mit steigendem Erfolg strebt das gesammte Berg- und Hüttenwesen in seinem Entwicklungsgange vorwärts und immer mehr tritt die ausserordentliche Bedeutung dieser früher unterschätzten Zweige des grossen wirthschaftlichen Ganzen hervor. Im Hinblick auf einen derartigen erfreulichen Aufschwung wird unsere den Fachleuten wohlbekannte Zeitung sich mit verdoppeltem Eifer bemühen, die Interessen des Berg- und Hüttenwesens nach allen Richtungen hin — in technischer, commercieller, administrativer, wie überhaupt allgemein volkswirthschaftlicher Beziehung — auf das umfassendste zu vertreten. Die von allen in Betracht kommenden Plätzen regelmässig gegebenen Berichte über die Geschäftslage, über die Preise von Kohlen, Eisen, Metallen etc. dürfen als die ausführlichsten ihrer Art bezeichnet werden. Die Coursnotirungen der Kuxe und Actien finden stete Berücksichtigung. Unsere Mittheilung der Submissionen, sowie der sonst ausgeschriebenen Arbeiten und Lieferungen, welche von oder für Berg-, Hüttenwerke, Maschinenfabriken und sonstige industrielle Etablissements, für Eisenbahnen etc. auszuführen sind, wird, was Vollständigkeit anbelangt, von keinem öffentlichen Organ übertroffen. Auch werden die meisten Ergebnisse der Submissionen nicht blos des Inlandes, sondern auch des Auslandes mitgetheilt. Ueberhaupt wird der „Berggeist“ durch fortwährende Zugabe von Beilagen den höhern Anforderungen der Zeit gerecht zu werden suchen.

Abonnements auf den „Berggeist“ werden zu dem trotz der reichlichern Materials unverändert gebliebenen Preise von 1 Thlr. 15 Sgr. vierteljährlich von allen Postämtern Deutschlands (incl. Elsass-Lothringens), Oesterreichs und Luxemburgs, sowie auch von den Buchhandlungen entgegengenommen.

Anzeigen, für welche sich das Blatt bei der grossen und anhaltend steigenden Verbreitung (die Zahl der über alle Bergwerks- und Hütten-Districte Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, über England, Belgien, Frankreich und das weitere Ausland, wie Italien, Spanien, Portugal, Russland, Nord- und Süd-America ausgebreiteten Empfangs-Orte hat im I. Quartal 1874 Fünfhundertundfunfzig betragen) vorzugsweise empfiehlt, werden mit $1^1/_2$ Sgr. die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum berechnet.

Köln, im März 1874.

Die Expedition des Berggeist.

Abonnements-Einladung.

SPENER'SCHE ZEITUNG

in BERLIN.

Herausgeber Dr. Karl Braun.

Preis Thlr. 3., für Berlin Thlr. 2. 7. 6. pr. Quartal.

(Auch Monats-Abonnement.)

Erscheint täglich 2 mal, Morgens und Abends und adoptirte seit dem 1. Januar das Programm: in erster Linie interessant zu sein und in möglichst knapper Form und in grösster Uebersichtlichkeit schnell und zuverlässig auf allen Gebieten zu orientiren, welche in den Rahmen eines grossen politischen Blattes hineingehören. — Auflage fortwährend im Steigen. — Inserate von höchster Wirkung (4 Sgr. pro Zeile).

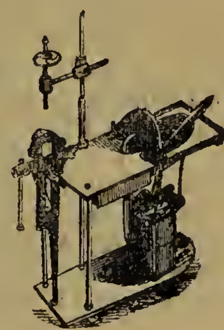
Expedition der Spenerschen Zeitung.

Zimmerstrasse 24.

Gepresste Zinkverzierungen.

Gezogene Gesimse und Verkleidungen, in allen Profilen, Mansardfenster, Spitzen, Vasen, Windfahnen, faconirte Deckbleche, Lambrequin's, Firstverzierungen etc., überhaupt alle Artikel in Blech, welche als Decoration im Baufache Anwendung finden.

Frz. Schörg & Sohn, München.



Feldessen jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele

Stuttgart.

Eisenbahnbau- und Erdarbeiten - Material zu verkaufen:

(H. 6674.)

1 Locomotive-Tender — 4 Locomotiven mit Tender, 130 Material-Transport-Waggons und Kippwagen — 50 Waggons von 7 Tons für Kitze (ballast) — 10 Locomobilen von 15 bis 3 Pferdekraft — Werkzeug für Erdarbeiter — 100 Wägelchen mit Holz- oder Eisenrädern — Karren etc. etc. etc.

Nähere Auskunft ertheilt **Mr. Beck,** Ingr. in Mons (Belgien).

Wasserdichte Decken kautschukirt oder getheert

für Eisenbahnwaggons, Schiffe sowie Fuhrunternehmer liefert mit allem Zubehör elegant und solide gearbeitet

C. Th. Wuppermann jr. Barmen.

Direct an mich gerichtete Reclamationen wegen ausgebliebener Nummern kann ich nur dann berücksichtigen, wenn die Zeitung überhaupt direct von **mir** bezogen wird, andernfalls bitte ich, sich stets an die betreffende Buchhandlung oder Postanstalt zu wenden.
Adolph Refelshöfer.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 27. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 4. April 1874. (Schluss der Nummer: 2. April, Vormittags 8 Uhr.)

Wegen des Osterfestes wird die nächste Nummer unserer Zeitung am 9. April ausgegeben. Die Redaction.

Der Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes, aufgestellt im Reichs-Eisenbahn-Amt.*)

Erster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen über das Eisenbahnwesen.

§ 1. Aufsicht über den Bau und Betrieb.

Die Aufsicht über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Deutschen Reiche, auf denen im öffentlichen Verkehr Personen oder Güter mittelst Dampfkraft gegen Entgelt befördert werden, wird in den Grenzen dieses Gesetzes von der Reichs-Eisenbahn-Centralbehörde (Reichs-Eisenbahn-Amt bezw. Reichs-Eisenbahn-Hof) geübt.

Den Landes-Aufsichtsbehörden verbleibt die Ausführung der Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen insoweit, als solche nicht der Reichs-Centralbehörde in diesem Gesetze besonders überwiesen, oder in Gemässheit desselben von ihr an sich gezogen wird.

Ueberall, wo in diesem Gesetze von der „Aufsichtsbehörde" die Rede ist, wird darunter die Landesbehörde verstanden.

§ 2. Anlegung bezw. Concessionirung der Eisenbahnen.

Der Beschluss über die Anlage von Eisenbahnen für Rechnung der einzelnen Bundesstaaten und über die Concessionirung von Eisenbahnen für Privat-Unternehmer, sowie die Aufsicht über die Eisenbahn-Gesellschaften in ihrer Eigenschaft als Actien-Gesellschaften steht unter den in diesem Gesetze bezeichneten Vorbehalten ausschliesslich den Landes-Regierungen zu.

Bis zur reichsgesetzlichen Feststellung von Normativ-Bedingungen für Eisenbahn-Concessionen bleibt die Regulirung der Eisenbahn-Concessions-Bedingungen jedem Bundesstaate mit der Maassgabe überlassen, dass jede zu concessionirende Eisenbahn auch künftigen Reichsgesetzen unterworfen ist.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat zu überwachen, dass die Gesetze und Interessen des Reichs durch die Concessions-Bedingungen nicht verletzt und dass begründete Beschwerden über Concessions- und Baubedingungen abgestellt werden.

In allen diesen Beziehungen steht auf Antrag einer Bundesregierung die schliessliche Entscheidung dem Bundesrathe zu.

Zur Sicherung des vorangegebenen Zweckes sind die Concessions-Entwürfe, sowie die Entwürfe von Verträgen, welche in Bezug auf die Anlage von Eisenbahnen zwischen einzelnen Bundesstaaten untereinander oder zwischen einem Bundesstaate und einem fremden Staate abgeschlossen werden sollen, dem Reichs-Eisenbahn-Amt rechtzeitig vorzulegen.

Jeder Bundesstaat ist unbeschadet der Landes-Hoheitsrechte verpflichtet, die Fortsetzung einer in einem benachbarten Bundesstaate gebauten oder zu bauenden Eisenbahn in oder durch sein Gebiet zu gestatten, wenn der Bundesrath auf den durch das Reichs-Eisenbahn-Amt zu vermittelnden Antrag der betreffenden Bundes-Regierung anerkennt, dass solche im Interesse der Landes-Vertheidigung oder des allgemeinen Verkehrs liege.

Jeder Bundesstaat ist in solchen Fällen berechtigt, die in sein Gebiet fallenden Bahnstrecken selbst zu bauen oder Unternehmer für deren Bau zu concessioniren.

In allen übrigen Fällen kann die Anlage von Eisenbahnen, wenn es dem Reichs-Eisenbahn-Amt nicht gelingt, den Widerspruch der betheiligten Bundesstaaten zu beseitigen, nur auf dem im Artikel 41 der Reichs-Verfassung bezeichneten Wege der Reichsgesetzgebung geregelt werden.

§ 3. Mittheilung aller Bauprojecte an das Reich.

Vor Ertheilung der Genehmigung zur Anlage einer Staats- oder Privat-Eisenbahn in einem Bundesstaate ist das Bauproject in zweckentsprechender Form dem Reichs-Eisenbahn-Amt Behufs Wahrung der Reichs-Interessen vorzulegen.

Bei Prüfung der Projecte entscheidet die Rücksicht der Landesvertheidigung in erster Linie.

Die Ausführung von Eisenbahn-Anlagen, welche das Interesse derselben überhaupt oder doch in der projectirten Art zu schädigen geeignet sind, ist das Reich zu verhindern, bezw. von der Erfüllung besonderer, die Abwehr der Schädigung bezweckender Bedingungen und Verpflichtungen abhängig zu machen befugt.

Ueber das Erstere, wie über das Letztere steht, wenn gegen die Ansicht des Reichs-Eisenbahn-Amts, bezw. gegen die von demselben gestellten Anforderungen Widerspruch erhoben wird, dem Bundesrathe die endgiltige Entscheidung und zwar auch insoweit zu, als es sich dabei um die Normirung der Beitragspflicht des Unternehmers zu den in Folge der projectirten Eisenbahn nothwendig werdenden Festungsanlagen handelt.

§ 4. Parallelbahnen.

Bezüglich der Anlegung von Parallel- oder Concurrenz-Bahnen be-

---

* Der Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes ist der Oeffentlichkeit zu dem Zwecke zunächst übergeben worden, um den Betheiligten Gelegenheit zur Aeusserung ihrer etwa nicht berücksichtigten Wünsche oder ihre Bedenken gegen die Bestimmungen des Gesetzes zu bieten.

Bei der Wichtigkeit des Gesetzentwurfs, welcher die Haupt-Materien des Eisenbahnrechts normirt, wird derselbe voraussichtlich Seitens der zunächst berufenen Vertreter der Eisenbahn Interessen, d. h. Seitens der Directionen der Deutschen Eisenbahnen einer eingehenden Prüfung unterzogen werden, deren Resultat wir seiner Zeit unseren Lesern, hoffen mittheilen zu können. Um jedoch die Kenntniss des Gesetzentwurfs in den Eisenbahnkreisen möglichst zu fördern und unsere Leser in den Stand zu setzen, sich ein eigenes Urtheil über denselben zu bilden, werden wir die einzelnen Abschnitte desselben unter Angabe der Motive in den nächsten Nummern mittheilen. Wir werden dabei Gelegenheit nehmen, in den Anmerkungen auf den von uns in No. 6 fg. unserer Zeitung abgedruckten Eisenbahn-Gesetz-Entwurf des Vereins der Privatbahnen vergleichend hinzuweisen und auch unsere subjective Meinung über den Reichs-Eisenbahn-Gesetzentwurf zu äussern.

Die Redaction.

wendet es bei den Bestimmungen im Al. 3 des Artikels 41 der Reichsverfassung. Eine denselben zuwiderlaufende Verleihung des dort gedachten Widerspruchsrechts ist nichtig.

§ 5. Fusionirung etc. von Eisenbahnen.

Die Uebertragung des Eigenthums oder des Betriebes einer Eisenbahn an einen andern Unternehmer wie die Verschmelzung verschiedener bestehender Eisenbahnen, mag sie in der Vereinigung der verschiedenen Gesellschaften zu Einer oder nur in der gemeinschaftlichen, auf längere oder kürzere Zeit vereinbarten Verwaltung und Betriebsleitung bestehen, unterliegt, ohne Rücksicht auf etwa abweichende Bestimmungen der Landesgesetze, Concessionen oder Statuten jeder Zeit der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Diese Genehmigung ist auch für solche Verträge erforderlich, durch welche zwischen zwei oder mehreren Eisenbahnen der Ertrag des Verkehrs, ohne Rücksicht auf die wirkliche Benutzung jeder der betheiligten Linien nach einem bestimmten Verhältniss getheilt wird, sowie überhaupt für alle und jede Vereinbarungen, durch welche unter irgend einer Form die Selbstständigkeit einer Eisenbahn zu Gunsten einer andern aufgehoben oder wesentlich beschränkt wird.

In allen in diesem Paragraphen gedachten Fällen ist, wenn beim Abschluss eines der hier gedachten Verträge ein Bundesstaat im Interesse eigener oder von ihm verwalteter Eisenbahnen betheiligt ist, oder wenn die betheiligten Privat-Eisenbahnen in mehreren Bundesstaaten belegen sind, die Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts und bei deren Versagung die Zustimmung des Bundesraths erforderlich.

Handelt es sich lediglich darum, dass der betheiligte Bundesstaat Privat-Eisenbahnen ankauft oder deren Betriebsleitung übernimmt, so bedarf es der Zustimmung des Reichs nicht.

§ 6. Anschluss an bestehende Eisenbahnen und deren Durchschneidung.

Jede bestehende Eisenbahn ist verpflichtet, zu gestatten, dass an dieselbe sich neu anzulegende Bahnen anschliessen oder dass dieselbe von neu anzulegenden Bahnen durchschnitten wird. Der Anschluss ist ohne Zuschlagstaxe oder besondere Expeditionsgebühr und ohne jegliche Erschwerung des Verkehrs in schicklicher Weise zu gestatten und ist, falls eine Einigung über eine den Anforderungen der Eisenbahn-Polizei und des Verkehrs entsprechende Ausführung des Anschlusses bezw. der Durchschneidung nicht gelingt, diese Ausführung von der Aufsichtsbehörde nach ihrem Ermessen anzuordnen. Die neu angelegte Bahn trägt die Kosten des Anschlusses und die Kosten der Durchschneidung, soweit solche nicht sogleich im Interesse der bestehenden Bahn verwendet werden und hat auch für etwaige Mitbenutzung des Terrains, der baulichen Anlagen und sonstigen Einrichtungen der bestehenden Bahn vollständige Entschädigung zu leisten.

Bestehende Bahnen können in der Regel nicht gezwungen werden, die Mitbenutzung ihrer Bahnhöfe solchen neu anzulegenden Bahnen zu gestatten, welche dieselben Verkehrspuncte zu verbinden bestimmt sind.

Jede Eisenbahn ist ferner verpflichtet, anderen Eisenbahnen die Mitbenutzung grösserer Bauwerke, als Brücken, Tunnel und Viaducte gegen angemessene Vergütung zu gestatten, insoweit dies mit dem eigenen Verkehr der zu benutzenden Eisenbahn nach dem Ermessen der Aufsichtsbehörde vereinbar ist.

Gegen die nach diesem Paragraphen zu treffenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde ist der Rechtsweg auch bezüglich der Höhe der von der anschliessenden bezw. durchschneidenden oder mitbenutzenden Bahn zu zahlenden Kosten und Entschädigungen ausgeschlossen.

§ 7. Mitbenutzung der Fahrbahn durch andere Unternehmer.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, die von der Aufsichtsbehörde für zulässig erachtete Mitbenutzung ihrer Fahrbahn oder eines Theils derselben anderen Unternehmern unter den zu vereinbarenden, nöthigenfalls aber von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden Bedingungen, unter Umständen selbst mit Erweiterung der Bahnanlagen auf Kosten des anderen Bewerbers, gegen Zahlung eines Bahngeldes zu gestatten.

Das Bahngeld besteht in Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung

1. *entweder in einem nach Verhältniss der beiderseits geförderten Achskilometer festzustellenden Theil der Unterhaltungs- und Bewachungskosten, sowie der zu 5 Procent zu berechnenden Zinsen des Baucapitals der mitzubenuzenden Bahnstrecke, oder*
2. *in dem für jeden Achskilometer zu zahlenden Betrage des Reingewinns, welchen die mitzubenutzende Eisenbahn auf der mitbenutzten Strecke als ihrem eigenen Verkehr für jeden Achskilometer erzielt. Die Art der Ermittelung, sowie die Feststellung dieses Reingewinns ist in das Ermessen der Aufsichtsbehörde gestellt.*

Die Wahl zwischen den angegebenen beiden Arten des Bahngeldes steht der Eisenbahn zu, welche die Mitbenutzung gestatten soll, und ist dieselbe mindestens für einen Zeitraum von drei Jahren auszuüben. Macht sie von diesem Wahlrecht nicht innerhalb der von der Aufsichtsbehörde gestellten Frist Gebrauch, so ist die letztere befugt, die Wahl selbstständig zu treffen.

Gegen die Festsetzung der Höhe des Bahngeldes ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

Für Beschädigungen von Personen und Güter haftet der fremde Unternehmer nach dem Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 (Seite 207 Reichs-Gesetz-Blatt de 1871) als Betriebs-Unternehmer, und nach Abschnitt VI. des vorliegenden Gesetzes als Frachtführer.

In Bezug auf solche Schäden, sowie wegen Beschädigung seiner Locomotiven und Wagen kann der fremde Unternehmer die mitbenutzte Bahn nur dann in Anspruch nehmen, wenn die Beschädigung durch ordnungswidrige Construction oder Unterhaltung des Bahnkörpers, einschliesslich der zur Betriebs-Sicherheit dienenden Signal-Vorrichtungen veranlasst ist.

Der fremde Unternehmer haftet dagegen der mitbenutzten Bahn für jeden ihr durch den Mitbetrieb verursachten Schaden, wenn er nicht beweist, dass solcher durch Verschulden der mitbenutzten Bahn oder ihrer Leute entstanden ist.

Zu § 1. Die Reichsverfassung hat in Art. 4 No. 8 das Eisenbahnwesen der Gesetzgebung des Reichs im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs überwiesen. Es fragt sich, ob und welche Beschränkung durch das letztere Motiv für die Wirksamkeit des Reichs beabsichtigt oder bei der speciellen Ausführung jener allgemeinen Bestimmung in den Art. 41 bis 47 wirklich eingetreten ist. Unleugbar dient jede, nach den bisher in Deutschland festgehaltenen allgemeinen Normen gebaute, mit Dampfkraft betriebene Eisenbahn-Hauptbahn (im Gegensatz zu secundären Bahnen), wenn auf derselben Personen oder Güter gegen Entgelt befördert werden, dem allgemeinen Verkehre. Es ist deshalb keine Eisenbahn der vorgedachten Art von der Reichsaufsicht ausgenommen. Selbst für sogenannte secundäre Bahnen kann aber ein solches allgemeines Interesse, und wenn sie z. B. beim Aufmarsch der Armee benutzbar sind, selbst ein Interesse der Landesvertheidigung vorliegen. Es sind hiernach an sich alle Bahnen der Reichsaufsicht unterworfen und ist auch diese Aufsicht ihrem Umfange nach — d. h. in Bezug auf einzelne Zweige des Eisenbahnwesens nicht beschränkt worden.

Der Art. 41 Alinea 2 und Alinea 3 hat offenbar alle Eisenbahnen ohne Ausnahme im Auge. Dasselbe gilt vom Art. 42. Wenn hier gesagt ist, dass die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des „allgemeinen" Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet und zu diesem Behufe auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollen, so bedarf es kaum näherer Darlegung, dass die Erwähnung des allgemeinen Verkehrs nur die Bedeutung eines Motivs, nicht die Bedeutung einer Einschränkung hat. Soll die einheitliche Verwaltung und die Construction nach einheitlichen Normen Sinn und Zweck haben, so muss es im Ermessen des Reichs liegen, zu bestimmen: welche Anordnungen oder Normen diese einheitliche Verwaltung und Construction zu vermitteln und zu verbürgen geeignet sind. Dies findet nähere Bestätigung in dem Art. 43, der bezüglich aller Betriebs-Einrichtungen, der Bahnpolizei-Reglements, des sicheren baulichen Zustandes, und der Ausrüstung mit genügendem Betriebsmaterial keinen Vorbehalt macht.

Dasselbe gilt für Art. 44. Der Ueberwachung des Reichs ist hier die Verpflichtung überwiesen:

> Die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung in einander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

In dieser Beziehung ist die Wahrnehmung des Interesse durchgehender Verkehre von Wahrnehmung localer Interessen in der Regel untrennbar, ganz abgesehen davon, dass solche locale Interessen mit dem allgemeinen Interesse — wenn es sich um grössere für Handel und Verkehr wichtige Orte handelt — zusammenfallen können. Dem Ermessen der Reichsbehörde muss es überlassen werden, wirklich unerhebliche locale, auf das allgemeine Interesse nicht influirende Interessen von seiner Cognition auszuschliessen, wenn eine Trennung dieser Interessen im einzelnen Falle überhaupt thunlich ist. Vorbehaltlos hat sodann das Reich die Verpflichtung zu überwachen, die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch directe Expeditionen im Personen- und Güterverkehr einzurichten.

Ohne jeden Vorbehalt ist ihr sodann im Art. 45 die Controle der Tarife, im Art. 46 die Ermässigung der Tarife in Nothfällen und im Art. 47 die Anordnung in Betreff Benutzung der Bahnen zum Zwecke der Vertheidigung überwiesen. Ist hiernach wenigstens hinsichtlich des Betriebes der Eisenbahnen durch die Verfassung eine Beschränkung nicht begründet, so kann dahin gestellt bleiben, ob es im Interesse des allgemeinen (oder gemeinsamen) Verkehrs nothwendig ist, das Eisenbahn-Concessionswesen, das Expropriationsverfahren, das Eisenbahn-Actienwesen, die Verhältnisse der Eisenbahnen zu den Landstrassen, Canälen etc. ganz dem Reich zu überweisen, da diese Ueberweisung im Allgemeinen nicht, sondern nur insoweit im vorliegenden Entwurf projectirt ist, als die Sorge dafür, dass der Bau von Eisenbahnen, welche im Interesse der Landesvertheidigung oder des allgemeinen Verkehrs nützlich sind, nicht verhindert oder erschwert werde, dem Reiche obliegt.

In Betreff der Vertheilung der Aufsichtsrechte zwischen dem Bundesrath und der Reichs-Eisenbahnbehörde ist, wenngleich der Art. Nr. 7 der Reichsverfassung den Erlass eines Reichsgesetzes ausdrücklich vorbehält (die Uebertragung der daselbst gedachten Befugnisse des Bundesrathes an das Reichs-Eisenbahn-Amt mithin vorgesehen ist), doch das Princip leitend gewesen: dass dem Bundesrath überall die bisherige Antheilnahme zu belassen, wo es sich um, in der Regel dauernde Anordnungen und Einrichtungen handelt.

Während nach § 2 die Anlage bezw. Concessionirung von Eisenbahnen den Landesregierungen verbleibt und der späteren Reichs-Gesetzgebung die Feststellung von Normativbedingungen für die Eisenbahn-

Concessionirung vorbehalten bleiben, so soll andererseits gemäss Art. 4 und 41 der Reichsverfassung (grossentheils in Uebereinstimmung mit der bisher schon geübten Praxis) die Reichsbehörde überwachen, dass die Gesetze und Interessen des Reiches durch die Concessionsbedingungen oder durch die über den Bau von Eisenbahnen abzuschliessenden Staatsverträge nicht verletzt werden, sowie dass die Anlage von Eisenbahnen nicht durch offenbar unangemessene oder zu harte Concessions- oder Bau-Bedingungen verhindert oder die Ertheilung der Concession nicht verschleppt werde. Voraussichtlich wird in der Regel die Vermittelung der Reichs-Eisenbahnbehörde zur Beseitigung solcher Bedingungen von Erfolg sein, und nur wenn diese Vermittelung fruchtlos, die Entscheidung durch den Bundesrath Platz greifen.

Insoweit es sich um Concessions-Bedingungen handelt, welche in einzelnen Bundesstaaten auf Landesgesetzen beruhen, deren Aufhebung durch die Bestimmungen in den § 2 und 3 des Reichsgesetzes vom 11. Juni 1870 (Reichs-Gesetzblatt S. 375) nicht erfolgt ist, wird die Reichsbehörde beziehungsweise der Bundesrath deren Beseitigung zu erwirken haben, wenn dies durch das allgemeine Interesse bedingt ist.

Wenn ausdrücklich bestimmt ist, dass alle zu bauenden Eisenbahnen den künftig zu erlassenden Reichsgesetzen unterworfen seien, so hat damit eine ähnliche Bestimmung, wie die im § 49 des Preussischen Gesetzes vom 3. November 1838, vorgebeugt werden sollen.

In dem 4. Alinea handelt es sich lediglich um diejenigen Fälle, in denen zwischen zwei Bundesstaaten Streit über den Lauf von Eisenbahnen entsteht, die, um den erstrebten Verkehrszweck zu erreichen, nach dem Antrage eines Bundesstaates in oder durch das Gebiet eines anderen Bundesstaates geführt werden müssen, Streitigkeiten, über welche schon nach der bisherigen Praxis der Bundesrath entschieden hat. Ausgeschlossen hiervon sind mithin solche Eisenbahnen, welche von Privat-Unternehmern in einem oder mehreren Bundesstaaten gebaut werden wollen, keiner der betheiligten Staaten aber als Antragsteller aufzutreten Anlass findet. Bezüglich solcher Bahnen kann der Widerspruch der betheiligten Bundesstaaten nur durch Reichsgesetz beseitigt werden.

Durch den Beschluss des Bundesrathes, dass eine in oder durch einen anderen Bundesstaat fortzusetzende Bahn im Interesse der Landesvertheidigung oder des allgemeinen Verkehrs liege, soll übrigens der Frage: wer die Bahn zu bauen berechtigt sei, nicht präjudicirt, es vielmehr jedem Bundesstaat freigestellt bleiben, die fortzusetzende Linie auf seinem Gebiete selbst zu bauen oder für einen beliebigen Unternehmer zu concessioniren. Handelt es sich hierbei um kurze Strecken, auf denen ein selbstständiger Betrieb nicht ausführbar ist, so steht zu erwarten, dass sich die Betheiligten über Einrichtung eines gemeinschaftlichen Betriebes einig werden, weshalb der Vorbehalt, für solchen Fall die Entscheidung durch den Bundesrath eintreten zu lassen, entbehrlich erscheint.

§ 3. Während es sich zu § 2 nur um das Project der Anlage von Eisenbahnen im Allgemeinen und die Concessions-Bedingungen handelt, fordert § 3 die Vorlegung der Bauprojecte, d. h. die specielle Angabe des Laufes der Linie, der Nivellements, Curven und der wichtigeren Bauwerke, zumal derjenigen, für welche im Interesse der Landesvertheidigung besondere Constructionsart erforderlich sein könnte.

§ 4 wiederholt die Bestimmung des Art. 41 der Reichsverfassung in Betreff der Parallelbahnen.

§ 5. Er ist nur eine nähere Ausführung des daselbst ausgesprochenen Gedankens: die Concurrenz der Eisenbahnen im öffentlichen Interesse zu erhalten, wenn im § 5 jede Art von Fusionirung von Eisenbahnen an die Genehmigung der Aufsichtsbehörde auch für den Fall geknüpft wird, dass solche Genehmigung in den Concessionen oder Statuten nicht vorbehalten oder ausdrücklich ausgeschlossen sein sollte. Im Uebrigen kommt es zunächst nur darauf an, der Landesbehörde die Befugniss zu gewähren, den Abschluss solcher Verträge zu verhindern.

Nur wenn ein Bundesstaat selbst bei solchen Verträgen sich betheiligen will, oder mehrere Bundesstaaten betheiligt sind, empfiehlt es sich, die erforderliche Genehmigung dem Reiche zuzuweisen und hiervon nur den Fall auszunehmen, dass es sich um den Uebergang von Privatbahnen oder des Betriebes derselben an die Staatsverwaltung handelt, indem die Uebernahme von Privatbahnen durch den Staat nicht ohne Zustimmung der Landesvertretung des betreffenden Bundesstaates, mithin unter Umständen erfolgen wird, welche eine Berücksichtigung aller Interessen sichert.

Der Uebergang von Staatsbahnen an eine nur zu diesem Zwecke gebildete — selbstständige — Privatgesellschaft bedarf der Zustimmung des Reichs deshalb nicht, weil es sich hierbei um Concurrenz-Rücksichten nicht handelt.

Im § 6 erfährt die Bestimmung der Reichsverfassung Art. 41:

> „jede bestehende Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluss neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen"

die erforderliche nähere Ausführung.

Nach dem Vorgange des Niederländischen Gesetzes vom 21. August 1850 Art. 3 ist hier auch der Durchschneidung einer Eisenbahn durch eine andere gedacht worden, deren Ausführung in sehr verschiedenartiger, entweder der zu durchschneidenden oder der neu anzulegenden Eisenbahn unter Umständen sehr lästigen Weise gefordert werden kann, so dass es angemessen und billig erscheint, beiden Theilen den Recurs an die Reichsbehörde zu sichern.

Bei dem Anschluss neuer Bahnen an bestehende ist das öffentliche Interesse in so hohem Maasse betheiligt, dass der Aufsichtsbehörde freies Ermessen bezüglich des Anschlusses ertheilt werden muss, sei es, dass derselbe unmittelbar an einer Station oder unter zuvoriger theilweiser Benutzung des Bahnkörpers der bestehenden Bahn erfolgt, sei es, dass für die anschliessende Bahn Neubauten oder Erweiterungsbauten oder aber, dass vollständiger Umbau (Central-Bahnhöfe) für zweckmässig erachtet werden.

Unter Festhaltung der Regel, dass die anschliessende Bahn die Kosten des Anschlusses trägt, ist der Fall denkbar, dass auch die alte Bahn meliorirt wird und deshalb zu den Umbaukosten mit herangezogen werden muss. Die Vertheilung der Gesammtkosten ist in dem Maasse von bautechnischen, betriebstechnischen und Billigkeits-Rücksichten abhängig, dass der Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges bezw. die Ueberweisung der Entscheidung letzter Instanz an den Reichs-Eisenbahn-Hof im dringenden Interesse der Betheiligten liegt.

Ob die Bestimmung:

> „bestehende Bahnen können in der Regel nicht gezwungen werden, die Mitbenutzung ihrer Bahnhöfe solchen neu anzulegenden Bahnen zu gestatten, welche gleiche Verkehrspuncte zu verbinden bestimmt sind"

beizubehalten oder zu streichen sei, könnte zweifelhaft erscheinen.

Es handelt sich um die Frage, ob z. B. die Berlin-Potsdamer Bahn gezwungen werden kann, für eine neue von Berlin nach Magdeburg zu bauende Bahn die Mitbenutzung ihres Berliner Bahnhofes zu gestatten und selbst zu dulden, dass an ihrer Billetcasse für die Strecke Berlin-Magdeburg auch für die neue Bahn Billets verkauft werden.

Wenn auch das Reichs-Eisenbahn-Amt diese Frage im Allgemeinen verneint, so hat dasselbe doch die Staatsaufsicht nicht nur für Centralbahnhöfe, wenn deren Anwendung nothwendig erscheint, sondern auch für sonstige vorweg nicht genügend zu übersehende Fälle die Entscheidung vorbehalten, während andererseits die im Gesetz enthaltene Anordnung die Aufsichtsbehörde verpflichtet, offenbar unbillige oder nicht absolut begründete Anschlussforderungen zurückzuweisen.

§ 7. (Mitbenutzung der Fahrbahn durch andere Unternehmer) sucht die bereits im Preussischen Eisenbahn-Gesetz vom 3 November 1838 § 27 und folgende ausführlich entwickelte Idee eines Locomotiv-Mitbetriebes durch andere Unternehmer zu regeln.

Diese gesetzgeberische Idee ist bekanntlich ohne practischen Erfolg geblieben. Abgesehen von der sehr complicirten Berechnung des von solchen Bewerbern zu zahlenden Bahngeldes, entsprach die Rente der Preussischen Eisenbahnen im ersten Decennium so wenig den gehegten Erwartungen, dass auch zur Unternehmung eines Mitbetriebes wenig Anreiz vorlag. Als der Verkehr sich später hob, liessen auch auf rentablen, aber eben deshalb frequenten Bahnen Rücksichten der Betriebssicherheit den Mitbetrieb bedenklich erscheinen. Werden dieselben Rücksichten den Locomotiv-Mitbetrieb auch ferner der Regel nach ausschliessen, so bleiben doch Fälle übrig, in denen derselbe zulässig und im öffentlichen Interesse zweckmässig ist. Es handelt sich hierbei namentlich um die nicht seltenen Fälle, dass ein Bahnsystem auf kurzen Strecken von benachbarten Bahnen zu passiren ist. Durch Gestattung des Mitbetriebes, d. h. des Durchlaufens ganzer Züge werden in solchen Fällen der Wechsel der Locomotiven und des Personals, die Uebergabe der Güter oder Wagen, das Rangiren der neuen Züge etc. und damit ein mehr oder weniger erheblicher Zeitverlust erspart.

Der mitzubenutzenden Bahn gebührt volle Entschädigung. Es scheint aber billig als das Minimum dieser Entschädigung den verhältnissmässigen (nach dem Umfange des beiderseitigen Verkehrs zu berechnenden) Theil der zu 5 Proc. zu berechnenden Bauzinsen und Unterhaltungs-, sowie Bewachungskosten anzunehmen, theils um die schwierigere Berechnung der Entschädigung nach Maassgabe des Reingewinns thunlichst zu vermeiden, theils weil der Bewerber daraus, dass die zu benutzende Bahn nicht einmal landesübliche Zinsen — vielleicht gar nichts — erwirkt, Vortheile nicht ziehen darf. Nur wenn die benutzte Bahn die vorgedachte Art der Entschädigung ablehnt, soll die im § 7 unter Nr. 2 gedachte Ermittelung des Reingewinns stattfinden, die von der mitbenutzten Bahn zu treffende Wahl aber mindestens drei Jahre in Kraft bleiben. In beiden Fällen sollen jedoch nicht die Verhältnisse der ganzen mitbenutzten Bahn, sondern nur die der betreffenden Bahnstrecke zu Grunde gelegt werden, da sowohl die Anlagekosten als die Betriebsverhältnisse der Strecke von den durchschnittlichen Anlagekoste und Betriebsverhältnissen der ganzen Bahn sehr abweichend sein können.

Dass die Höhe des Bahngeldes mit Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges von der Aufsichtsbehörde festzusetzen sei, empfiehlt sich aus den zu § 6 angegebenen Gründen.

Dass auf diese fremden Unternehmer die Bestimmungen des Gesetzes vom 7. Mai 1871 Anwendung finden, ist, da sie ebenfalls Betriebs-Unternehmer sind, ebenso selbstverständlich, wie das Eintreten ihrer Haftpflicht als Fracht-Unternehmer gemäss Abschn. VI des vorliegenden Gesetzes. Nothwendig erschien es bezüglich der bei ihrem Betriebe vorkommenden Unfälle, ihr Verhältniss zu der mitbenutzten Bahn gesetzlich zu regeln. Wird in Bezug auf den Unfall eine Schuld überhaupt nicht ermittelt, so trifft die gesetzliche Haftpflicht den fremden Unternehmer ebenso wie in dem Falle allein, dass der Unfall auf sein oder seiner Leute Verschulden zurückzuführen ist. Dagegen würde nach allgemeinen Rechtsregeln dem fremden Unternehmer der Regress an

die mitbenutzte Bahn in allen Fällen zustehen, wo durch ein Verschulden derselben oder ihrer Leute der Unfall herbeigeführt ist.

Mit Rücksicht jedoch darauf, dass letztere zur Gestattung des Mitbetriebes gezwungen wird, und es unbillig sein würde, ihre Lage hierdurch zu verschlechtern, glaubte man ihre Verantwortlichkeit auf die Fälle beschränken zu müssen, wo der Unfall lediglich Mängeln der Bahn und der zur Betriebs-Sicherheit dienenden Einrichtungen zuzuschreiben ist. Ein Rückgriff an die mitbenutzte Bahn wird demnach nicht begründet, wenn der Unfall die Folge des Vorsatzes oder der Nachlässigkeit eines Angestellten (Bahnwärter, Weichensteller, Telegraphenbeamten, Bahnhofs-Inspectoren etc.) ist, welcher mit der Bewachung der Bahn, mit der Sorge für die sichere Circulation der Züge betraut ist. Vorbehaltlich — selbstverstanden — der persönlichen Verantwortlichkeit dieser Beamten ist zu erwägen, dass dieselben gewissermaassen auch im Dienste des fremden Unternehmers stehen, in seinem Interesse functioniren, und folgt hieraus, dass die Gefahr, welche jede Bahn rücksichtlich der Nachlässigkeit ihrer Angestellten läuft, auch von dem fremden Unternehmer für seinen Mitbetrieb getragen werden muss.

Betreffend den in Veranlassung des Mitbetriebes der mitbenutzten Bahn zugefügten Schaden, so ist es eine weitere Consequenz des hier stattfindenden unfreiwilligen Verhältnisses, dass der fremde Bewerber für solchen, auch wenn ihm oder seinen Leuten eine Schuld nicht nachgewiesen wird, haftet und von dieser Haftung nur durch den Beweis befreit wird, dass der Schade durch Schuld der mitbenutzten Bahn oder ihrer Leute veranlasst worden ist. Zur Erläuterung ist schliesslich noch bemerkt, dass in allen Verträgen, Inhalts deren solcher Mitbetrieb Nachbarbahnen gestattet ist*, die in Rede stehende Haftfrage und zwar je nach den obwaltenden Verhältnissen verschieden regulirt ist. Wird hierdurch das Bedürfniss der Regelung dieser Haftpflicht erwiesen, so konnte es hier, wo es sich zunächst um unfreiwillig zu gestattenden Mitbetrieb handelt, nicht zulässig erscheinen, die Regelung freier Vereinbarung zu überlassen und nicht für angemessen erachtet werden, dieselbe lediglich in die Willkür der Aufsichtsbehörde zu stellen.

(Fortsetzung folgt.)

---

* **Zugverspätungen.** In Folge mehrfacher Klagen über Zugverspätungen, welche besonders auf den frequentesten Eisenbahnen vorkommen, hat sich der Präsident des Reichs-Eisenbahnamtes veranlasst gesehen, sich wegen Abstellung dieses Uebelstandes in einem Circular an sämmtliche Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen zu wenden. In diesem Circular heisst es: „Eine der häufigsten Klagen des Publicums über die Eisenbahnen ist die: dass die Züge nicht pünctlich befördert werden. Geben die von den Verwaltungen der Eisenbahnen eingehenden Rapports den Beweis, dass leider die Anzahl der Verspätungen eine sehr grosse ist und kann es nicht fraglich sein, dass durch dieselben nicht nur das Interesse des Publicums wie der Eisenbahnen selbst geschädigt, sondern auch die Sicherheit des Betriebes in hohem Grade geschädigt wird, so muss es als eine dringende Pflicht der berufenen Organe angesehen werden, die Ursachen der Verspätungen zu ermitteln und auf deren Beseitigung hinzuwirken.“ Unter den Ursachen, welche die Verspätungen hervorrufen, hebt das Circular nach Ausweis der bezüglichen Rapporte besonders zwei als häufig wiederkehrend hervor, nämlich das Ein- und Aussetzen von Wagen; sowie das Ein- und Ausladen von Eilgut und Gepäck und ferner das Defectwerden der Zugmaschine. In Betreff des ersten Punctes giebt das Reichseisenbahnamt zu erwägen, ob die nach dem Fahrplan festgesetzte Aufenthaltszeit auf den Stationen nicht ungenügend ist, und stellt es den Eisenbahnverwaltungen anheim, mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen und den Verkehr auf einzelnen Stationen, die Aufenthaltszeit zu verlängern. Für den Fall aber, dass die Aufenthaltszeit ausreichend bemessen, der Grund der Versäumnisse also nur auf Unregelmässigkeit der Dispositionen resp. zu grosse Langsamkeit in Ausführung derselben zurückzuführen ist, empfiehlt die Reichsbehörde, durch grössere Controle Abhilfe zu schaffen, oder, wenn der Eilgutverkehr so bedeutend ist, dass er in der bei Personenzügen üblichen Aufenthaltszeit auf den Stationen nicht bewältigt werden kann, die Beförderung der Eilgüter von den Personenzügen zu trennen. — Bezüglich des Defectwerdens der Maschinen macht das Circular darauf aufmerksam, dass der Zustand in sehr vielen Fällen nicht sofort in dem Maasse auftritt, dass dieselben dienstunfähig werden, dass die Mängel vielmehr sich häufig schon früher bemerkbar machen und bei sorgfältiger Untersuchung vor dem Beginne der Fahrt zu erkennen sind. Es sei eine wichtige Obliegenheit der Bahnverwaltungen, diesen Zweig des Dienstes streng zu controliren, da hiervon ein wohlthätiger Einfluss auf die Verminderung der Verspätungen und Gefahren im Betriebe zu erwarten ist. Die registrirten Defecte an Maschinen lassen leider darauf schliessen, dass diese Controle nicht überall ausreichend gehandhabt wird, dass im Gegentheil Maschinen über ihre Leistungsfähigkeit hinaus benutzt werden. Ungewöhnliche Steigerung des Verkehrs sowie Mangel an Maschinen dürften jetzt, wo die Verhältnisse übersehen werden können, nicht mehr in dem früheren Maasse als Entschuldigung Platz greifen. Das Circular schlägt sodann vor, zu prüfen, ob die vorhandenen Wasserstationen genügen, resp. der Wasservorrath derselben überall ausreichend oder ob eine entsprechende Vermehrung derselben vorzunehmen ist.

* **Prag-Duxer Eisenbahn.** Am 1. April l. J. erfolgt die Eröffnung der $0_{,64}$ Ml. langen Strecke Bilin-Dux (Bahnhof der Aussig-Teplitzer Bahn) für den Personen- und Gepäcks-Verkehr. Von diesem Tage ab verkehren 2 gemischte Züge in jeder Richtung auf der Theilstrecke Obernitz-Dux.

* **Chemnitz-Komotauer Eisenbahn.** Seit 20. October v. J. schon gehen Bauzüge bis Falkenau (ca. 40 Stationen weit), seit 15. Januar a. c. aber bis Hohenfichte ($1_{,25}$ Meile) von Flöha ab. Ausser diesen Strecken liegt der Oberbau bereits zwischen Bahnhof Marienberg und Grenzbahnhof Reitzenhain von Station 120—309 auf 7000 lfde. m Länge und ist seit einigen Wochen vom Bahnhof Pockau aus abwärts nach Flöha zu mit dem Legen des Oberbaues begonnen worden und bis jetzt auf ca. 1500 lfde m. Länge fertig. Die Oberbaumaterialien sind fast vollständig, die Betriebsmittel zu einem bedeutenden Theil angeliefert, Seit 16. März c. werden ausserdem mit den zwischen Flöha und Hohenfichte verkehrenden Bauzügen Kohlen und sonstige Güter in Wagenladungen für das Max Hauschild'sche Etablissement befördert. Bis Ende Juli d. J. dürfte die ganze Bahnlinie mit Bauzügen befahren werden können und soll am 1. October a. c. die Betriebseröffnung selbst stattfinden.

—*k*— **Aus Sachsen.** (Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.) Die am 31. März in Leipzig abgehaltene 40. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss pro 1873, nach welchem für das gedachte Jahr ausser den 4%tigen Zinsen eine Dividende von 12 1/3% zur Vertheilung gebracht wird. Sie ermächtigte ferner die Gesellschaftsorgane

a. die Betriebsverwaltung der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn an die vereinigte Direction der Oberlausitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn, sofern dies ohne pecuniären Nachtheil geschehen könne, abzuwarten

b. mit 271 gegen 167 Stimmen bei Neuausgabe von 25 000 Stück neuen Actien mit einem Agio von 20%, diesen Agio dem Reservefonds zu überweisen,

lehnte aber einhellig

c. den Antrag der Gesellschaftsorgane, die Strecke der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn von Leipzig bis Schkeuditz, sowie das antheilige Bahnhofsareal der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn zu Leipzig, welches beides im Eigenthum der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie steht, an die gedachte Gesellschaft entweder für 5000 Stück Magdeburg-Leipziger Stammactien Lit A oder nach Wahl der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft in baar mit 265 Thlr. für die Actie, also für 1 325 000 Thlr. zu verkaufen,

ab und substituirte folgenden Antrag:

dass der Verkauf der vorgedachten Objecte für den baaren Kaufpreis von 1 500 000 Thlr. die Genehmigung der Generalversammlung erhalte.

Die Versammlung nahm dies einstimmig an und genehmigte weiter

d. dass dieser Kaufpreis bei den zunächst erforderlichen Geldbedürfnissen der Compagnie verwendet werde.

* **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Hinsichtlich der Bahnstrecke Rothenburg-Reppen bemerken wir (die betreffende Mittheilung in voriger Nummer, Seite 289, ergänzend) auf Grund einer uns inzwischen zugegangenen Notiz der Direction genannter Bahn, dass die landespolizeiliche und eisenbahntechnische Abnahme der 57 Kilom. langen Bahnstrecke Rothenburg-Reppen nach Vollendung der Oderbrücke bei Deutsch-Nettkow auf den 13. April cr. anberaumt und die Betriebseröffnung derselben Strecke zum 1. Mai cr. in Aussicht genommen worden ist. — Die Eröffnung des Betriebes auf der 75 Kilom. langen Bahnstrecke Breslau-Raudten wird zum 15. Juli cr. beabsichtigt und hiermit die kürzeste Verbindung zwischen Breslau und Berlin hergestellt werden.

Literatur.

= **Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Bahnverwaltungsgebiete Europas** von Dr. W. Koch. Ladenpreis 15 Sgr.* In Commission der Bartholschen Verlagshandlung in Berlin. Von dieser Karte ist soeben pro 1874 (April) eine neue Auflage erschienen. Dieselbe giebt auf Grund des neuesten officiellen Materials, welches dem Herausgeber für sein in ca. 4 Wochen in neuer Auflage erscheinendes Stationsverzeichnisses pro 1874 zugegangen ist, alle neue Eisenbahn-Linien Europas an, welche bis zum April d. J. eröffnet worden sind, sowie die in Bau begriffenen oder fest concessionirten Eisenbahnen, unter Bezeichnung derjenigen Linien, welche in 1874 eröffnet werden sollen. Die Bahngebiete sind, wie bisher, farbig abgegrenzt unter Beifügung der Namen der Bahnverwaltungen. Als Uebersichtskarte giebt dieselbe nur die Haupt- und sämmtliche Anschluss- und Knoten-Stationen an und bietet mit Hülfe der beigegebenen Cartons trotz des kleinen Maassstabes ein möglichst klares Bild des gegenwärtigen Eisenbahnnetzes Europas.

---

* So in der Convention, betreffend den Fahrdienst auf der Strecke von Luxemburg zur Preussischen Grenze bei Wasserbillig zwischen der Königl. Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken und der Französischen Ostbahn, desgl. auf der Linie Luxemburg-Bettingen zwischen der Französischen Ostbahn und der Grand Luxemburger, sodann auf der Linie Strassburg-Kehl zwischen den General-Directionen der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen und der Badischen Staats-Eisenbahnen.

* Die Leser unserer Zeitung können die Karte gegen Franco-Einsendung des Betrags von 10 1/2 Sgr. unter **Kreuzband** franco von der **Redaction** beziehen. Für Franco-Zusendung per Couvert 12 1/2 Sgr.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Februar 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern 1874	Betriebslänge in Kilometern 1873	Befördert wurden: Personen 1874	Personen 1873	Centner Güter 1874	Centner Güter 1873	Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa incl. Extr.	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo Februar	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
a. Berg.-Märkische	973,50	900,26	2075625	1819561	20030221	20998558	251600	838885	1202485	+48964	2518894	+170393
b. Ruhr-Siegbahn	108,38	108,38					12320	99354	124924	—35404	260820	—64343
Berlin-Anhaltische E.	368,6	368,6	136877	121467	2669273	2527367	86470	232330	326800	+32985	690610	+58455
Berlin-Görlitzer E.	239,13	208,18	—	—	—	—	24850	78796	114769	+6779	235937	+7970
Berlin-Hamburger E.	299,0	299,0	110384	—	1693646	—	68791	312535	381326	—36240	777774	—132264
Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	223	211	—	—	—	—	76717	184372	261089 [1]	+33681	534010	+75201
Berlin-Stettin. Eisenb. a. Stammb. Berl.-Stettin-Starg.	224	224	—	—	—	—	61631	166890	228521	+21982	464608	+28239
b. Zweigb. Starg.-Cöslin-Colbg.	173	173	—	—	—	—	16422	35962	52384	+6573	110881	+12273
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig	198	198	—	—	—	—	14262	16837	31099	+1433	64686	+1366
d. Vorpommer. Zweigbahnen	237	237	—	—	—	—	23909	42720	66629	+8753	128204	+8495
e. Angermünde-Schwedter E.[2]	23	23	—	—	—	—	1450	1760	3210	—	6568	—
Braunschweigische E.	—	—	—	—	—	—	58077	210318	268395	—	—	—
Breslau-Schwedznitz-Freiburger F.	296,25	296,25	110903	101623	—	—	37300	119731	158442	+6495	334776	+17843
Breslau-Warschauer E. (Preuss. Abth.)	55,5	55,5	9074	7324	184650	132415	2994	6650	9894	+1924	19595	+3571
Cottbus-Grossenhainer E.	79,5	79,5	17604	13156	460508	389100	4689	17207	21896	+2886	47199	+6371
Crefeld-Kreis Kempener Industrieb.	6,35†	6,35†	29108	32689	—	211458	2598	4175	7073	—635	16143	—776
Reichs-E. in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn[3]	1036	994	601358	610136	9105154	10254612	156821	502006	703327	—24205	1462136	—30892
Eutin-Lübecker Eisenbahn[4]	33	—	10288	—	47993	—	2457	2281	4738	—	10182	—
Frankfurt-Bebraer Eisenbahn[5]	212	190	134126	130439	615280	613821	34500	63940	102720	+8689	207120	+13939
Halberstadt-Blankenburger E.[6]	18,8	—	1569	—	56826	—	541	3412	3953	—	9447	—
Halle-Sorau-Gubener E.	270,68	270,68	—	—	—	—	15690	55346	74990	+29135	141546	+47161
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	139,5	139,5	41083	32711	430655	398098	10863	48026	58889	+30208	122800	+63331
Hannoversche Staatsbahn[7]	839,889	839,889	—	—	—	—	182368	543260	741628	—23986	1540844	—27360
a. Holsteinische excl. Glückst.-Elmsh.	241,95	241,95	107102	99262	1046899	940534	37240	76707	113947	+6601	238439	+9362
b. Glückstadt-Elmshorn	33,00	33,00	12548	10428	88933	130623	3077	3524	6601	—965	14031	—328
c. Schleswigsche E.	229,80	229,80	37698	32240	341530	278095	16424	35556	51980	+4147	104650	+7582
Homburger E.	18	18	57332	45466	54919	50778	7061	1558	8619	+927	17487	+525
Köln-Mindener Eisenbahn a. Hanptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigb.	382,4	365,4	331498	275766	10866815	12041422	137281	441080	630040	—92082	1343953	—146912
b. Köln-Giessener Bahn incl. Rheinbrücken	184,1	182,8	106271	102731	3921711	4422627	25052	166125	205686	—6963	416262	—16510
c. Zusammen	566,5	547,7	437699	378497	14788526	16464049	162333	607205	835726	—99045	1760215	—163422
d. Venlo-Hamburger Bahn	246,9	128,8	124717	87666	2054748	1335018	28435	108408	139586	+70548	288630	+142322
Leipzig-Dresdner E.	261,1	237,2	210819	169022	3403646	2421663	67785	188253	256038	+19573	548342	+46271
Lübeck-Büchen. Eisenb. a. Lübeck-Büchen	6,8†	6,8†	9954	8650	234941	80094	3199	11270	58350	+6913	125948	+20970
b. Lübeck-Hamburg	8,3†	8,3†	29613	24866	385726	419081	12278	26403				
Märkisch-Posener E.	272,55	272,55	—	—	—	—	22439	40084	65476	+16556	135752	+27978
a. Magdeburg-Leipziger E.	173	173	—	—	—	—	46807	191412	238219	+1189	483101	—36753
b. Halle-Casseler Zweigbahn	221	221	—	—	—	—	26590	120121	146711	+37885	297662	+64214
Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen- resp. Halle-Vienenbg., nebst Zweigbahnen, Magdeburg-Wittenberge u. Berl.-Lehrte	743,7	693,4	247185	214732	4976504	4607223	116386	390620	507006	+70595	1050408	+136797
b. Stendal-Uelzen und Magdeburg-Neuhaldensleben	29,2	29,2	14117	12462	98657	62809	2777	4278	7055	+2248	15902	+4287
c. Uelzen-Langwedel[8]	97,4	—	11224	—	214580	—	9567	18043	27610	+27610	58202	+58202
Mecklenburg. Friedrich-Franz-E.	321	321	—	—	—	—	35265	52292	92289	+3766	193951	+11010
Nassauische E.	258,85	258,85	251323	214874	1425244	2003269	40668	61144	119102	—7672	240268	—20462
Kgl. Niederschlesisch-Märkische	564,49	564,49	—	—	—	—	138197	686991	882701 [9]	+87192	1817125	+161152
Berliner Verbindungsbahn	25,42	25,42	—	—	—	—	3000	35380	38385 [10]	+1170	82256	+6601
Nordhausen-Erfurter E.	79,84	79,84	—	—	—	—	5529	13769	19298	+3756	40358	+7707
Oberschlesische E. a. Oberschlesische Hauptbahn[9]	793,58	754,18	—	—	—	—	100050	656370	846420	+126068	1751464	+283691
b. „ Zweigbahn	94,05	87,60	—	—	—	—	—	12200	12924	+72	27651	+3474
c. Breslau-Posen-Glogau	209,83	209,83	—	—	—	—	29767	118482	163014	+28073	340767	+70187
b. Stargard-Posener E.	172,28	172,28	—	—	—	—	14896	52173	78148	+3883	168323	+19584
e. Breslau-Mittelwalder E.	100,05	57,45	—	—	—	—	7535	13344	22929	+10877	46878	+20578
Oldenburgische Eisenbahnen	190	190	68963	57669	724962	766541	22986	24597	47583	+3583	98636	+8425
Ostpreussische Südbahn	243	243	37653	30919	1323442	896760	16191	107376	125656	+50136	248764	+95745
Preussische Ostbahn	1402,43	1173,18	—	—	—	—	220340	833753	1080058	+237858	2180288	+516671
Rechte Oderufer-E.	310,5	308,3	—	56900	—	2002328	25100	165900	213000	+34098	451400	+78092
Rheinische E. a. Sämmtl. Haupt- und Zweigbahnen excl. Call-Trier	748,65	748,65	488500	486801	8265000	9144804	200000	566000	766000	—19329	1599000	—24174
b. Eifelbahn Call-Trier	117,97	117,97	67500	66853	997600	1320319	9760	25740	35500	—5277	72710	—4079
Rhein-Nahe-Eisenbahn	121,65	121,65	—	—	—	—	16950	61587	82813	—133	169278	+1214
Saarbrücker Staatsbahn	172,95	172,95	—	—	—	—	28150	151977	207820	—23157	432471	—15753
Thüringische Eisenbahn	62,771†	57,791†	—	—	—	—	84705	225682	310387	+19795	643191	+41107
Tilsit-Insterburger E.	53,9	53,9	7547	6951	101505	91016	3786	5754	10549	+629	21352	+1785

Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Süddeutscher Währ. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	102,95†	87,75†	213233	178956	2191051	2071930	119984	412181	532165	—10452	1115540	—26877
Bayerische Staatsbahnen	2098	2029	481601	449194	6209076	6105928	447736	1411350	1859086	+48618	3807938	+130441
Hess. Ludwigsb. a. alte Strecken (nicht garantirte Linien)	295	295	284072	290668	3481315	3634751	140569	293592	435885	—23336	888878	—61211
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	178	162	109400	109253	633627	749687	26349	26647	53123	—10188	107910	—23567
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8†	0,8†	79042	72348	26600	27900	8826	665	9491	+729	19477	+462
Oberhessische Eisenbahnen	175,98	175,98	34211	28303	245306	262208	15952	16766	33364	+2470	65313	+3635
Pfälzische Eisenbahnen	421	375	272942	243839	4482611	4604969	98745	362840	461585	—7306	966580	—6094
Werrabahn	172	172	—	—	—	—	21065	82937	104002	+6523	220746	+11556
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46†	46†	88509	78057	5382115 Pd.	5740868 Pd.	69721	229821	315906	+24751	657855	+82891
Warschau-Bromberg	19⁶/₇†	19⁶/₇†	21260	19060	1594282 Pd.	1623875 Pd.	14434	48837	73525	+4958	155288	+14307
Riga-Dünaburg	34,56†	34,56†	—	—	—	—	29139	136319	165458	+24168	319256	+73102
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holl. Währ. angegeben.												
Holländische Eisenbahn-Gesellschaft	173	173	138801	134348	—	—	119651	45071	164722	—2470	319721	+2163
Niederländische Centralbahn	102	102	29020	27662	183422	70974	26837	16681	47957	—250	96390	+7734
Niederländische Rheinbahn	209	209	135196	123829	1192226	1518849	150903	200410	351313	—14009	4298982	—99785
Niederländische Staatseisenbahnen	990	989	248843	227067	1987604	2308049	204192	175412	384753	—11982	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.											Ertrag pro Kilometer 1874.	1873.
Schweizerische Centralbahn	240	240	176000	157565	1490000	1601172	232000	460000	692000	+2000	2883,33	2877,49
a. Schweizerische Nordostb. (excl. Linien b und c)	213	213	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zürich-Zug-Luzern	64	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Bülach-Regensberg	20	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Die definitiven Einnahmen pro Februar 1873 betrugen: 226 154 Thaler.

[2] Am 15. December 1873 dem Betriebe übergeben, Berlin-Stettiner Bahn nur betriebsleitende Verwaltung.

[3] Seit 16. September 1872 im Betriebe der Reichseisenbahnen.

[4] Eröffnet am 10. April 1873.

[5] Incl. Frankfurt-Offenbacher Bahn, welche ab 1. Januar c. mit Frankfurt-Bebra vereinigt ist.

[6] Eröffnet am 31. März 1873.

[7] Excl. der Strecke Tettenborn-Nordhausen.

[8] Eröffnet für Güterverkehr am 15. April und für den Personenverkehr am 15. Mai 1873.

[9] Das Extraord. beträgt 57 513 Thaler.

[10] Das Extraord. beträgt 5 Thaler.

[11] Incl. Wilhelms-, Neisse-Brieger und Posen-Thorn-Bromberger Eisenb.

† = Meilen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

27.	April	Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Weimar.
29.	„	Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
4.	Mai	*Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover. Gegenstände der Verhandlung bezw. Beschlussfassung werden sein: 1) Abschluss eines Vertrages mit der Magdeburger-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebertragung der gesammten Verwaltung des Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmens an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft in Stelle des Gesellschafts- und Betriebs-Vertrages 16/17. Juni 1872; 2) Aenderungen des Statuts; 3) Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe im Betrage von 9¼ Millionen Thaler mit Zinsgarantie der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zur Fertigstellung des Baues der Hannover-Altenbekener und Löhne-Vienenburger Bahnstrecken unter Wegfall der durch die Generalversammlung vom 30. Juni 1873 genehmigten Anleihe in Höhe von 3¾ Millionen Thaler.
6.	„	Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cottbus.

Submissionen.

8. April	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Kies resp. Kleinschlag	—
9. „	zu Aulendorf	Württemb. Stsb.	Torf	—
10. „	zu Ober-Glogau	Oberschlesische	Maurerarbeiten	—
10. „	zu Bern	Bern-Luzern E.	Stationsbauten	—
11. „	zu Neustadt O/S.	Oberschlesische E.	Maurerarbeiten	—
13. „	zu Witzenhausen	Bebra-Friedländer E.	Brückenhölzer	301
13. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- u. Maurerarbeiten	—
13. „	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Roheisen etc.	300
13. „	zu Leipzig	Thüring. E.	Fluthbrücke bei Dürrenberg	No. 28.
14. „	zu Utrecht	Niederl. Rheinb.	Schienenverkauf	—
15. „	zu Berlin	Berliner Verbindgsb.	Erdarbeiten Loos 1—5	—
16. „	zu Greifswald	Berlin-Stettiner E.	Materialverkauf	—
16. „	zu Glogau	Oberschlesische E.	Maurerarbeiten etc.	—
18. „	zu Hannover	Hannover-Altenbeken	Uniformmaterialien	—
18. „	zu Dresden	Pirna-Kamenzer Stsb.	Thonwaaren	301
20. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Telegraphenleitungsdraht	301
20. „	zu Winterthur	Winterthur-Kreuzlingen	Hochbauarbeiten	—
23. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	80 Kohlenwagen	No. 28.
24. „	zu Berlin	Preuss. Ostb.	Alte Materialien	No. 28.
10. Mai	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf von Trajectponten	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

V. Bauabtheilung.

Die Lieferung von ca. 400 Cubikmeter geschnittener tannener Hölzer, sowie von ca. 1500 Quadratmeter dergleichen Bohlen von $0_{,035}$ Meter Stärke für die unteren Etagen des Arbeitsgerüstes zur Werrabrücke bei Oberrieden soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden und ist hierzu Termin auf

Montag, den 13. April 1874, Vormittags 11 Uhr,

in hiesigem Abtheilungsbureau anberaumt, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Holzlieferug zur Werrabrücke" an den Unterzeichneten einzureichen sind. Später eingehende Offerten finden keine Berücksichtigung.

Submissionsformulare nebst Lieferungsbedingungen können vom Unterzeichneten bezogen werden; die speciellen Holzverzeichnisse liegen im hiesigen Abtheilungsbureau zur Einsicht aus.

Witzenhausen, den 29. März 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Kirsten.

Königlich Sächsische Pirna-Kamenzer Verbindungs-Bahn.

Lieferung von Steinzeug zu Bauzwecken.

Die Lieferung von Kanalröhren und Schlotten aus gebranntem Thon soll verdungen werden.

Blanketts sind im technischen Hauptbureau für Staatseisenbahn-Bau zu Dresden, Hnmboldtstrasse 3, I zu erhalten und erhalten und daselbst ausgefüllt mit Aufschrift: „Submisson auf Thonwaaren" portofrei bis zum **18. April dieses Jahres,** wieder einzureichen. Auswahl unter den Bewerbern bleibt vorbehalten.

Dresden, den 30. März 1874.

Oberingenieur für Staatseisenbahnbau.
L. Neumann.

Concurs

für Pläne zu einem neuen Verwaltungsgebäude der Schweizerischen Centralbahn.

1. Das Directorium der Schweizerischen Centralbahn beabsichtigt ein neues Verwaltungsgebäude mit einem Kostenaufwand von ca. 1 200 000 Frcs. in Basel erbauen zu lassen und schreibt für Lieferung der Pläne einen Concurs aus.
2. Situationsplan der Baustelle und Bauprogramm sind beim Bau- und Oberingenieur der Schweiz. Centralbahn (Kornhausgasse No. 10 in Basel) zu beziehen.
3. Es werden nur Skizzen der verschiedenen Grundrisse, der Façaden und der zum Verständniss nöthigen Schnitte im Maassstab von $\frac{1}{100}$ der natürlichen Grösse verlangt.
4. Die Pläne sind bis zum **1. Juli 1874** an das Directorium in Basel einzusenden.
   Sie sind mit einem Motto zu bezeichnen. Ein beigelegtes Couvert, welches aussen dasselbe Motto trägt, soll den Namen des Verfassers enthalten.
5. Ein vom Directorium zu berufendes Preisgericht wird über die Reienfolge der zu prämiirenden Arbeiten entscheiden.
6. Es werden folgende Prämien ausgesetzt:
   für den besten Plan . . Frcs. 3000 —
   für den zweitbesten . . „ 2000 —
   für den drittbesten . . „ 1000 —
7. Die prämiirten Pläne werden Eigenthum der Direction; die übrigen Arbeiten werden den Verfassern franco zurückgestellt.

Basel, den 21. März 1874.

Im Auftrage des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn.

Der Bau-Ober-Ingenieur.

(H-879-Q) v. Würthenau.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

3350 Ctr. 5 mm starken unverzinkten Telegraphenleitungsdraht,
55 Ctr. $2_{,5}$ mm starken verzinkten Draht und
20 Ctr. 2 mm starken unverzinkten Bindedraht,

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hiezu ist auf

Montag den 20. April d. J. Vormittags 10 Uhr

in dem Bureau des Unterzeichneten, Koppenstrasse No. 5/7 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Telegraphenleitungsdraht"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 25. März 1874

Der Königliche Eisenbahn-Telegraphen-Inspector.
Wehrhahn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 28.

1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 9. April 1874. (Schluss der Nummer: 8. April, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche die Bergisch-Märkische Eisenbahn verwaltet, wird die 2 Meilen lange Theilstrecke Finnentrop-Attendorn der Finnentrop-Rothemühler Zweigbahn mit der Station Attendorn am **1. April d. J.** für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privat-Depeschen-Verkehr eröffnet werden.

Der Abzweigungs-Punkt Finnentrop ist eine Station der Ruhr-Sieg-Bahn (Hagen-Siegen). — Berlin, den 29. März 1874.

Nach der Mittheilung der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche den Betrieb der Werra-Bahn leitet, wird die von der Stadt Schmalkalden erbaute, 7 Kilometer lange Zweigbahn von Wernshausen nach Schmalkalden mit der Personen-Haltestelle Auehütte und der Station Schmalkalden am **2. April d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Wernshausen ist eine Station der Werra-Bahn (Eisenach-Lichtenfels). Der Betrieb der Schmalkaldener Zweigbahn ist mit demjenigen der Werrabahn vereinigt und wird für Rechnung der Stadt Schmalkalden geführt.

Berlin, den 31. März 1874.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Volkswirthschaftliche Reminiscenzen aus der Weltausstellung.

VII.

Ehe wir auf die im Bahnwesen repräsentirten fremden Länder und die einzelnen Fächer desselben übergehen, sei der Gesammtausstellungen der drei grossen Oesterreichischen Verkehrsanstalten: der Nord-, Staats- und Nordwestbahn erwähnt.

Die durch das hohe Verdienst der Hofräthe v. Eichler und Jacobi mit dem Ehrendiplom ausgezeichnete Kaiser Ferdinands Nordbahn hat eine Beschreibung der in ihrem Pavillon ausgestellten 24 Objecte mit den dazu gehörigen Zeichnungen veröffentlicht, welcher folgende Daten entnommen werden. In dem sich zuerst präsentirenden Schlafwagen ist für die vollständigste Bequemlichkeit und die absoluteste Nachtruhe einer grossen Anzahl von Reisenden gesorgt. Der 25 Fuss lange Wagen nimmt 10 erwachsene Personen, 3 Kinder und 2 Diener auf und ist nach den Angaben des Central-Inspectors Becker von Klett & Co. in Nürnberg ausgeführt.

Von den nach Angaben des genannten Inspectors, in einer die Verzapfungen möglichst vermeidenden Construction in der Werkstätte der Gesellschaft hergestellten gedeckten Lastwagen und Kohlenwagen ohne Bremse war je ein Exemplar mit den Normal-Zeichnungen für alle Details ausgestellt, welche Wagen sich als relativ leicht und ausserordentlich widerstandsfähig bewähren, auch die Erneuerung der Kasten unnöthig machen.

Von den auf der Nordbahn im Betriebe befindlichen mehr als 30 verschiedenen Locomotiv-Typen waren eine neuere Lastzug- und Verschiebmaschine mit der bei ihren neuen Locomotiven angewendeten Construirung grösserer Rostflächen zu sehen, durch welche eine Dampfproduction erzielt wird, die mit dem Gewichte der Maschine mehr im Einklang steht und sohin auch zur bessern Erhaltung des Oberbaues beiträgt.

Im Locomotivkessel fiel die Construction auf, dass beim Stehkessel die Feuerkasten- und Mantelkastendecke durch Schraubenbolzen verbunden sind, wodurch die Decke der Reinigung mehr zugänglich ist, die Kesselplatten besser conservirt werden und die Kesselstein-Ablagerung geringer wird. Der einer Lastzugmaschine ent-

nommene Stehkessel hatte trotz der durch diese Construction ermögten Gewichtsverminderung $2^3/_4$ Jahre ununterbrochen Dienst geleistet und 73 000 Kilometer zurückgelegt und hat auch Herrn Becker zum Erfinder.

Bei dem ausgestellten Luftheizungs-Apparat für Personenwagen genügen 20 Pfd. Brennstoff, um in einem Wagen während 12stündiger Fahrt eine Temperatur von 10° R. bei einem regelmässigen Luftwechsel durch Ventilation zu erzielen. Die exponirten Waggonfenster bewirken einen dichten Abschluss gegen den Luftzug und verhindern das Klirren der Fenster.

Der Oelverbrauch bei den von der Nordbahn verwendeten Lagern beträgt nur $0,_{002}$ Zollpfund per Stück und Meile; erst nach einer Periode von 19 Jahren kommt das Warmlaufen eines Lagers bei einem Wagen vor. Von den zwei ausgestellten Puffern war der mit Hülse und Stösser aus Gusseisen und nur einer Stahlfeder nicht schwerer als der schmiedeiserne, ebenso elastisch, aber weit billiger und hatte sich ebenfalls bewährt.

Die neu construirten Brems-Gehänge zeigen eine Verminderung des wesentlichen Theiles der Mängel, die den Wagenbremsen ankleben. Die gedachten Bremsen machen einen Vorrath von Hölzern entbehrlich, da das Bremsholz einfach aus Pfosten herausgeschnitten und aus mehreren Holztheilen (Abfall) hergestellt werden kann.

Die selbstthätige Schmierbüchse für Dampfkolben und Schieber zeigte die Möglichkeit einer grossen Oeconomie, der vortheilhaften Verwendung von Dickschmiere, der einfachen Bedienung und der leichten Regulirung des Schmierverbrauches; eine auch für alle Arten von Dampf- und Schiffsmaschinen verwendbare Schmierbüchse brachte den Unterschied beider Gattungen zur Anschauung.

Bei den eng gesteckten Grenzen dieser Aufsätze müssen wir es uns leider versagen, die weiters ausgestellten Gegenstände: Werkzeug zum Abschneiden der Stehbolzen, Dampf-Admissions-Ventil für Injectoren, gusseiserner hohler Locomotiv-Dampfkolben mit Kreuzkopf und Geradführung, Excenterscheiben-Befestigung, gusseiserne Schmiedefeuer, Signallaternen für Wagen und Locomotiven zur Verwendung von Petroleum, Kohlenbahn-Tender-Locomotiven und Locomotiv-Roste — des Näheren zu besprechen, und können die Fülle und Reichhaltigkeit der aufgelegen Uebersichtstabellen zu den statistischen Mittheilungen auch nur erwähnen.

So wie sich in den gedachten Gegenständen das Bestreben manifestirte, alle wissenschaftlich-practischen Neuerungen einzuführen, so zeigten diese Tabellen auch, wie sehr die Nordbahn die Wichtigkeit der Statistik als „Grundlage zur Lösung der öconomischen und commerciellen Fragen" auffasst.

Die wichtigsten Resultate aus dem Zugförderungs- und Werkstättendienste, damit zugleich die Tüchtigkeit des Personals und die öconomische Zweckmässigkeit aller bezüglichen Einrichtungen ergaben folgende Tabellen mit den angefügten Erläuterungen zumeist aus einer Zusammenstellung von den letzten 10 bis 15 Jahren und zwar über: 1) Arbeiterstand, Lohn und Materialaufwand der Werkstätten, 2) Wagenreparatur-Stand, 3) Feuerröhren-Erhaltungskosten, 4) Stand der Schalengussräder, 5) Heisslaufen der eigenen und fremden Wagen, 6) Brenn- und Schmierstoff-Verbrauch und Kosten derselben mit einer Nachweisung über die ausgedehnte Verwendung des mineralischen Schmieröles auch bei den übrigen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, 7) Wagen-Räder-Erhaltungskosten, 8) Reparaturstand und Gebrechen der Locomotive, welcher Stand sich seit 5 Jahren überaus herabgemindert hat.

Der Pavillon der Oesterreichischen Staatseisenbahn brachte mehr ihre grossartigen Unternehmungen, welche allerdings zumeist dem Bahnwesen dienen, als ihre Thätigkeit auf diesem Gebiete zur Anschauung.

Ihre Domaine Resicza im Banate mit 65000 Joch Acker und 160 000 Wald exponirte neben 185 Stammscheiben und Prismen von nutzbaren Hölzern, Eisenbahnholz aus der Traubeneiche, Gräser- und Forstculturpflanzen, Kohlensammlungen, Werkzeuge, Modelle und eine Reihe sehr belehrender Schriften, Tabellen und Pläne.

Die Pflege des Berg- und Hüttenwesens wurde durch die Darstellung des Kohlenflötzes von Steierdorf in seiner natürlichen Lage und Mächtigkeit von 14 Fuss, des Schieferbergbaues daselbst, der Paraffinfabrik von Oravitza, dann durch geognostische Karten und eine reiche Sammlung von Hand- und Schaustücken, hauptsächlich Eisenerze in Blöcken mit dem reichen Eisengehalte von 62—67 %; anderseits durch 5 Abtheilungen des Hüttenbetriebes in mehr als 400 Ausstellungsstücken und zwar auch noch durch Tabellen, Karten, Graphica und Photographien aufs glänzendste illustrirt.

Die Kohlen-Ausbeute in Banate hat sich im Zeitraume von 1855 bis 1873 von 80 000 auf 700 000 Tonnen und im gesellschaftlichen Werke zu Brandeisl-Kladno in Böhmen von 9500 auf 440 800 Tonnen mit dem Werthe von 20 000 auf 2 Millionen Gulden gesteigert.

Die mit der Wien-Raaber Linie in den Besitz der Staatsbahn übergegangene Maschinenfabrik, war die erste und lange die einzige Fabrik Oesterreichs für die Erzeugung von Locomotiven. Bis dahin lieferte sie 20 Locomotiven und 160 Waggons jährlich, gegenwärtig ist diese Leistung auf 100 Locomotiven und 1000 Waggons jährlich gebracht worden. An Motoren besitzt sie 5 Dampfmaschinen und 4 Locomobilen von zusammen 197 Pferdekraft und beschäftigt stätig 1400 Arbeiter.

In der Maschinenhalle waren aus dieser Fabrik 4 Locomotiven und zwar 1 Personenzugs- mit 4 gekuppelten Treibrädern, 2 Lastzugs- mit je 8 und 6 gekuppelten Rädern und eine solche Maschine für Vicinalbahnen, letztere nach dem System Haswel, ausgestellt, dem Manne, welcher die Fabrik seit ihrem Beginne leitet und welcher auch für die mit seiner hydraulischen Presse erzeugten 76 Locomotiv-Bestandtheile mit dem Ehrendiplom ausgezeichnet wurde.

Es sei noch der vorzüglichen Bessemerhütten-Producte von Resicza erwähnt, wo gegen 14 000 Arbeiter und Beamte in Thätigkeit sind, um schliesslich den Directoren Bresson und Engerth die höchste Anerkennung für die so eminente Leitung der auch als Verkehrsanstalt mustergiltigen Oesterreichischen Staatseisenbahn zu zollen.

Die Ausstellung der Nordwestbahn, deren zwar in einer vorjährigen Nummer (34) dieses Blattes gedacht wurde, verdient eine ausführliche Besprechung wegen der das gesammte Bahnwesen in allen Stadien zur Anschauung bringenden Reichhaltigkeit, dem wir auch im nächsten Artikel entsprechen werden.

Berliner Briefe.

Berlin, 6. April. (Osterbetrachtungen; Stadtbahn; Lehrterbahn; Hannover-Altenbeken; Magdeburg-Leipzig; Halle-Guben; Berlin-Hamburg; Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft; Pommersche-Centralbahn; Crefeld-Kreis Kempener-Industriebahn.)

Die Eisenbahn-Berichterstattung kann sich zu keinen tröstlichen Osterbetrachtungen emporschwingen. Die allgemeine Verkehrslage hat gerade für das Eisenbahnwesen aller Länder besonders bedenkliche Folgen gehabt. Wir sehen in allen Ländern die Prosperität der bestehenden Bahnen zurückgehen. Was Deutschland betrifft, so wird der Coursverlust an Eisenbahnpapieren auf über 100 Millionen geschätzt und, worauf noch nirgends genügend hingewiesen worden ist, die Actien mancher Gesellschaften sind so weit zurückgegangen, dass die in Aussicht genommenen Bauemissionen nunmehr unthunlich werden, da ein Bezugsrecht doch nur dann ausgeübt wird, wenn die frühere Emission auf Pari oder darüber steht, was eben bezüglich einiger Gesellschaften nicht mehr der Fall ist. Die Preussische Hauptbank, welche Eisenbahnpapiere ziemlich hoch beleiht, ist neuerdings in vielen Fällen in die Lage versetzt worden, von ihren Clienten weitere Einschüsse zu beanspruchen. Es würde die Lage des Eisenbahnactienmarktes nicht verbessern, wenn Mangels geleisteter Einschüsse es auch auf diesem Gebiete zu Executionen kommen sollte. Noch schlimmer als mit unseren bestehenden Eisenbahngellschaften sieht es bezüglich der halbfertigen Projecte und ihrer Bauunternehmer der Eisenbahnbau-Gesellschaften aus; eine Seite der Eisenbahncalamitäten, mit der ich mich des Oefteren an dieser Stelle beschäftigt habe. Es ist eine Erscheinung, die wenn sie auch nicht unerklärlich ist, doch frappant bleibt, dass alle Länder eine Art Eisenbahnkrisis betroffen hat. In Belgien haben die Betriebsaus-

gaben sich so erhöht, dass sie über 80% der Einnahmen verschlingen und ist diese Thatsache fast der einzige Gegenstand, mit dem sich die räsonnirenden Artikel des Moniteur des intérêts matériels in den letzten Wochen beschäftigt haben. Wie bei uns zieht man jetzt in Belgien eine Tariferhöhung in Erwägung. Die Französischen Bahnen, welche von den Folgen der schlechten Geschäftslage durchaus nicht verschont geblieben sind, gehen in Folge der jüngst votirten Besteuerung der „gewöhnlichen Frachtgüter“ einer trüben Zukunft gegenüber. In Oesterreich, wo eine ganze Anzahl Bahnunternehmungen brach liegt, kann man gewiss von einer Krisis sprechen. Nicht minder in Amerika, wo während der Septemberkrisis 70 Eisenbahngesellschaften ihre Bonds nothleidend werden lassen mussten. Auch in England konnte nicht alles in Eisenbahnen investirte Capital verzinst werden, doch hat sich dort die Tariferhöhung, welche schon seit einiger Zeit in Kraft ist, bewährt und jedenfalls grösseren Calamitäten bei Zeiten vorgebeugt.

Der Staatsanzeiger publicirt gegenwärtig das Gesetz, betr. die Betheiligung des Staates an dem Unternehmen einer die Stadt Berlin durchschneidenden, von einem Punkte in der Nähe des Ostbahnhofes ausgehenden Eisenbahn nach Charlottenburg. Das Gesetz datirt vom 20. März c. Als Anlagen werden die Verträge vom 30. September v. J. über die Abtretung des von der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft erworbenen Terrains an den Kgl. Preuss. Fiscus und vom 15. December v. J. über die Ausführung des Unternehmens durch den Staat, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft und die Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft veröffentlicht.

Der Handelsminister hat der Direction der Lehrter Eisenbahn die Erlaubniss ertheilt zur Anfertigung der Vorarbeiten für die Herstellung einer Eisenbahn aus ihrem Spandauer Bahnhof nach Charlottenburg, zum Anschluss an die Berliner Stadtbahn und an die bereits concessionirte Zweigbahn von Charlottenburg nach Berlin. Die Vorarbeiten sollen unverzüglich vorgenommen werden.

(Fortsetzung folgt.)

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 4. April 1874. (Ursache des Cours-Rückganges. Lebensmittel-Tarif. Ungarischer Finanzminister. Raab-Oedenburg-Ebenfurt und Waagthalbahn. Jänner-Bilanz des directen Verkehres. Locomotiv- und Wagenstatistik. Zugsverspätungen. Rückvergütungsacten. Fusion der jungen Galizischen Bahnen. Verkehr auf den Galizischen Bahnen.)

Mit Ausnahme der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn, die seit dem letzten Berichte auf 249, somit um 15 Fl. gestiegen ist, haben alle Bahnen nur Coursrückgänge zu verzeichnen. Die Gründe dieser nun schon seit einem Jahre andauernden Werthverminderung werden vom T. B. wie folgt besprochen. In erster Linie wurde der Rückgang dieser Kategorie von Werthen durch den Rückgang des Silberagios, sowie durch die Werthverminderung des Silbers selbst herbeigeführt. Zur Zeit, als diese Papiere auf den Markt gebracht wurden, hielt man eine so rasche Besserung der Valuta gar nicht für möglich und betrachtete ein Placement in Papieren mit Silberzinsen als die beste Garantie gegen die fortwährenden Valutaschwankungen. Diese Voraussetzung hat sich, wie wir nun sehen, nicht bewährt. Doch hat dieses Moment allein nicht den Rückgang dieser Papiere verschuldet. Noch weit mehr trugen dazu die ungenügenden Bestimmungen der Statuten bei. Der Käufer eines garantirten Papieres glaubte nämlich im vollen Ernste sich unter allen Umständen einen fünfperzentigen Zinsengenuss seines Capitals erworben zu haben. Allein bittere Enttäuschungen sind bereits eingetreten und stehen noch in Aussicht, sie haben das Capital dieser Art von Papieren entfremdet und den Cours derselben gedrückt. Dazu kommt noch der Umstand, dass man im Auslande durch die von den Oesterreichischen Bahngesellschaften beliebte Couponszahlung in Silber sehr unangenehm berührt wurde und sich dadurch veranlasst sah, seinen Besitz an solchen Titres auf den Markt zu bringen. Endlich ist auch eine gewisse Coursdifferenz zwischen den Papieren mit Oesterreichischer und Ungarischer Zinsengarantie eingetreten, die gleichfalls nur dazu beigetragen, die garantirten Bahnpapiere zu entwerthen. Wenn man daher in Regierungskreisen einen Werth darauf legt, die Eisenbahnpapiere dem auswärtigen Capital wieder zugänglich zu machen, so müssen Opfer gebracht werden, um die Bahngesellschaften in den Stand zu setzen, allen ihren Verpflichtungen nachzukommen. Es dürften insbesondere die Betriebsdeficite nicht von der Zinsengarantie in Abzug gebracht werden.

Nachdem die Theuerung der Lebensmittel, welche den k. k. Handelsminister im verflossenen Jahre veranlasst hat, die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen zur Ermässigung der Tarife für Lebensmittel, insbesondere für den Consum in Wien zu bewegen, welchem Ansinnen auch in anerkennenswerther Weise entgegengekommen wurde, noch immer fortdauert und es nicht zu gewärtigen ist, dass dieselbe sobald ihr Ende erreiche, diese Tarifbegünstigungen aber bis Ende Mai 1874 erstreckt wurden, so hat der Handelsminister die Bahnverwaltungen eingeladen, diesen Termin bis zu Ende des Jahres 1874 hinauszuschieben. — In Ungarn verspricht der Uebergang des Portefeuilles für Finanzen an den wegen seines streng puritanischen Characters hochgeachtete Ghyczy auch dem Bahnwesen viel Gutes. Die Beantwortung einer Interpellation im Landtage wegen des Ausbaues der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn lässt denselben die zugesagten Erleichterungen vollkommen gesichert erscheinen. Dieselben werden auch von der anderen Ungar. ungarantirten Bahn, der Waagthalbahn angesucht. Nachdem die Beschlüsse des Eisenbahn-Ausschusses des Oesterreichischen Reichstages über die Herstellung der Eisenbahnlinie Troppau-Trentschin keine Zweifel mehr lassen, haben die Concessionäre dieser Bahn die zum vollständigen Ausbaue der Strecke Tyrnau-Trentschin erforderlichen Capitalien von verschiedenen Seiten vorschussweise angeboten erhalten und diesbezügliche Verhandlungen abgeschlossen.

Die Bilanz der General-Abrechnung der Oesterr.-Ungarischen Bahnen aus dem directen Verkehr ergiebt für den Monat Jänner d. J. einen Saldo von 1132973 Frcs. 93 Kr. in Note und 179732 Frcs. 90 Kr. in Silber.

Zu Ende 1870 betrug die Länge der Oesterreichischen Eisenbahnen 790 Meilen, und da im Ganzen 1652 Locomotiven, 3388 Personen- und 39467 Lastwagen vorhanden waren, so kamen auf 1 Meile Bahn $2,_{09}$ Locomotive, $4,_{28}$ Personen- und $49,_{95}$ Lastwagen. Ende des dritten Quartals 1873 standen in Oesterreich 1315 Meilen im Betriebe. Die Anzahl der vorhandenen Locomotiven betrug 2285, somit per Meile $1,_{74}$, jene der Personenwagen 5139 oder per Meile $3,_{21}$.

(Fortsetzung folgt.)

*Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Deren Leistungsfähigkeit). In dem Berichte des Eisenbahnausschusses des Oesterr. Abgeordnetenhauses betreffend die Locomotiveisenbahn von Troppau über Zauchtl und Neutitschein an die Mähr.-Ungar. Grenze war gesagt: dass diese Bahn eine Concurenzbahn gegenüber der Nordbahn sein werde, „welche heute schon an der Grenze der Möglichkeit stehe, das ihr zur Beförderung zuströmende Material zu bewältigen.“

Der General-Inspector der K. F. Nordbahn, Herr Hofrath W. Eichler, hält es für seine Pflicht, gegen derartige, nur durch einen bedauerlichen Mangel an Sachkenntniss erklärbare grobe Irrthümer berichtigend aufzutreten, indem er Folgendes mittheilt:

Die Nordbahn hat in Bezug auf Leistungsfähigkeit den Vergleich mit keiner der Europäisch-continentalen Eisenbahnen zu scheuen. Dieselbe ist auf ihrer ganzen Linie zwischen Wien und Oderberg, wo die stärkere Verkehrsbewegung stattfindet, doppelgeleisig, ja mit Einbeziehung der Mähr.-Schles. Nordbahn für die Strecke Lundenburg-Prerau sogar 3 geleisig.

Der Unter- und Oberbau sind im besten Stande. Der zahlreiche Fahrpark ist grösstentheils neuester Construction. Sämmtliche Zwischenstationen sind für einen Verkehr im grossen Style eingerichtet. Die Station Wien bietet Lagerraum für Kohle und sonstige Güter nach Millionen Centnern, kurz es ist die Fähigkeit vorhanden, den stärksten Verkehr zu bewältigen.

Es giebt keine grössere Bahn, welche in Bezug auf Zahl und Belastung der Züge in ihrer ganzen Ausdehnung gleichförmig benützt wird. Um nun zum Zwecke von Vergleichungen die durchschnittliche Dichtigkeit des Verkehres in Zahlen auszudrücken, pflegt man die auf der ganzen Bahn zurückgelegten Zugmeilen durch die Länge der betriebenen Bahnstrecke zu theilen. Dadurch erhält man eine Zahl, welche ausdrückt mit wie viel Zügen die ganze Bahn per Jahr oder, wenn noch durch die Zahl der Tage eines Jahres dividirt wird, pr. Tag befahren wurde.

Ich lasse nun die solchergestalt berechneten Verhältnisszahlen für eine Reihe grösserer Eisenbahnen folgen:

Kaiser Ferdinands Nordbahn	pr.	Tag	$25,_{7}$	Züge
Oesterr. Südbahn	„	„	$14,_{4}$	„
„ Staatsbahn	„	„	$15,_{0}$	„
Kaiserin Elisabeth Bahn	„	„	$23,_{1}$	„
Oberschlessische Bahn	„	„	$28,_{8}$	„
Sächsische Staatsbahn	„	„	$24,_{5}$	„
Bergisch-Märkische Bahn	„	„	$30,_{2}$	„
Leipzig-Dresdner Eisenbahn	„	„	$22,_{0}$	„
Berlin-Hamburger Bahn	„	„	$26,_{1}$	„
Köln Mindener Bahn im Ganzen	„	„	$32,_{0}$	„
„ „ „ die Hauptbahn allein	„	„	$42,_{7}$	„
Paris-Lyoner Bahn	„	„	$24,_{7}$	„
Französ. Ostbahn	„	„	$36,_{6}$	„
„ Nordbahn	„	„	$39,_{5}$	„
Great-Western Eisenbahn	„	„	$58,_{0}$	„
Manchester-Sheffield	„	„	$58,_{0}$	„
North-Eastern	„	„	$61,_{0}$	„
North-Western	„	„	$66,_{1}$	„
Midland-Counties	„	„	$69,_{3}$	„
Lancashire-Yorkshire	„	„	$74,_{0}$	„

Dass die frequentesten Strecken jeder dieser Linien in Wirklichkeit von einer viel grösseren Zahl von Zügen, als diese Durchschnitte ergeben, befahren werden, ist wohl kaum nöthig, besonders zu erwähnen. Als Beispiel möge nur die Sächsische Staatsbahn, Station Zwickau angeführt werden, wo durchschnittlich mehr als 100 Züge per Tag im Verkehr stehen. Auf Englischen Bahnen geht die Zahl der täglichen Züge auf mehreren Linien in die Hunderte.

Diese Ziffer der mittleren Zugszahl per Tag kann noch näher illustrirt werden durch die pr. Tag bewegte Gütermenge, indem man die geleisteten Netto-Ctr.-Meilen durch die Bahnlänge und Jahrestage theilt. So hat z. B. die K. F. Nordbahn auf ihren Linien per Meile und

Tag durchschnittlich befördert . . . . 59 943 Ctr.
die Köln-Mindener Bahn . . . . 69 382 „
„ Oberschlesische Bahn . . . . 76 613 „

Auch die absoluten Mengen der pro Jahr transportirten Güter werden zur Beleuchtung der Leistungsfähigkeit der Bahnen von Nutzen sein.

Diese Mengen betrugen per Jahr:

	überhaupt Ctr.	Davon Kohle
auf der K. F. Nordbahn	83,1 Mill.	36,3 Mill.
„ „ Oberschles. Bahn	85,0 „	51,2 „
„ „ Köln-Mindener Bahn	141,5 „	78,9 „
„ „ Bergisch-Märkischen Bahn	244,9 „	115,9 „
„ „ Sächs.-Staatsbahn	118,9 „	43,4 „
„ „ Great-Western	235,3 „	176,6 „
„ „ Midland-Counties	336,7 „	195,6 „
„ „ North-Western	456,6 „	308,4 „
„ „ North-Eastern	585,8 „	442,6 „

Alle diese Eisenbahnen sind und zumal die Deutschen nicht immer vollständig 2 geleisig.

Nur auf den frequentesten Englischen Linien kommen zwischenliegende Strecken von 1—3 Meilen Längen mit 3 oder 4 Geleisen vor. Es ist aber Hauptsächlich nur durch den mit den continentalen Verhältnissen kaum zu vergleichenden Personen-Verkehr bedingt; Beweis dessen die nachstehenden Zahlen:

Die Kaiser Ferdinand Nordbahn befördert Reisende		2,5 Mill.
„ Oberschlesische Eisenbahn	„ „	2,3 „
„ Köln-Mindener Bahn	„ „	5,6 „
„ Sächs.-Staatsbahn	„ „	9,2 „
„ Berg.-Märk. Bahn	„ „	11,6 „
„ Midland-Counties	„ „	21,3 „
„ Great-Western	„ „	22,5 „
„ Lancashire-Yorkshire	„ „	30,5 „
„ North-Western	„ „	38,1 „

Endlich ist die Ausrüstung einer Eisenbahn mit Betriebsmitteln ebenfalls noch von bestimmendem Einfluss auf die Leistung.

Im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird die Ausrüstung der Kaiser Ferdinands Nordbahn mit 3,33 Locomotiven per Bahnmeile von keiner Oesterr. Bahn erreicht und nur von 6 fremdländischen grösseren Bahnen übertroffen, nämlich:

der Berlin-Magdeburger Eisenbahn	mit	4,3
„ Saarbrückener	„ „	4,01
„ Bergisch-Märkischen	„ „	4,53
„ Köln-Mindener	„ „	5,2
„ Niederschl.-Märkischen	„ „	3,59
„ Breslau-Posener	„ „	3,44

Locomotiven per Bahnmeile.

Noch günstiger stellt sich das Verhältniss der Ausrüstung mit Güterwagen.

Die K. F. Nordbahn steht also auch, in Bezug auf vollendetes Material in der ersten Reihe, und dass sie genügende Mittel besitzt, um bei eintretendem Bedarfe dasselbe noch zu vermehren, wird wohl Niemand bezweifeln.

Es wurde schliesslich auch die Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit geltend gemacht.

Die Frequenz unserer Vergnügungsbahnen an schönen Sommerfeiertagen bietet ein allgemein bekanntes Beispiel, wie viele Züge rasch hintereinander abgefertigt werden können, ohne die Sicherheit des Verkehres zu beeinträchtigen. Es ist also vollkommen zulässig, jede halbe Stunde einen Zug somit innerhalb 24 Stunden 48 Züge abzulassen. Ich erinnere hierbei nur an die Leistungen der K. F. Nordbahn in dem Kriegsjahre von 1866; zu einer Zeit, wo die Unternehmung bei weitem noch nicht so vervollständigt war, wie es dermalen der Fall ist. Es bedürfte nur der Vergrösserung einiger weniger Stationen und zwar von solchen, wo eine grössere Güterverladung zu erwarten ist, um jeden Tag 40 Züge in jeder Richtung, somit 80 Züge täglich abfertigen zu können. Wird für jeden derselben die (in der Verkehrsrichtung gegen Wien wirklich bestehende) Netto-Last von circa 8000 Ctr. supponirt, so ergiebt diess eine Gesammtleistungsfähigkeit von 640 000 Ctr. per Tag oder von 233,6 Mill. Ctr. per Jahr. Das ist ungefähr das Dreifache der jetzigen Leistung der K. F. Nordbahn, und hierbei würde der Vergleich mit Englischen Bahnen, wie die früher angeführten statistischen Zahlen darthun, noch lange nicht zu dem Schlusse führen, dass damit die Leistungsfähigkeit überhaupt wie der Ausschussbericht sagt, an den Grenzen der Möglichkeit angelangt wäre.

* **Kaiser Franz Josef-Bahn.** Der Ausbau der Verbindungs-Bahn Budweis-Wessely ist bereits soweit gediehen, dass die Bau-Unternehmung bis Anfang des Monates Mai l. J. ihre Arbeiten durchführen dürfte. Die Uebergabe der Bahnstrecke für den Verkehr wird demnach wahrscheinlich in der zweiten Hälfte des genannten Monates vor sich gehen.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Regierungs- und Baurath Kricheldorff, commiss. technisches Mitglied der Königl. Eisenbahn-Commission in Düsseldorf, und der Regierungs-Assessor Schulz, Hülfsarbeiter bei der Königl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld, sind commissarisch zu Mitgliedern, der Erstere zugleich zum Vorsitzenden der in Gemässheit des Allerh. Erlasses vom 28. September 1872 (Gesetz-Samml. S. 637) errichteten und mit dem 1. April d. J. in Wirksamkeit tretenden Königlichen Eisenbahn-Commission zu Altena ernannt, und ist die bisherige Stelle des Erstgenannten dem Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Lex zu Essen gleichfalls commissarisch übertragen worden. — Dem Königl. Baurath Uthemann zu Cassel ist die Stelle eines technischen Mitgliedes der Königl. Direction der Main-Weser-Bahn daselbst; dem bisher bei der Oberschlesischen Eisenbahn angestellt und im technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten aushülfsweise beschäftigt gewesenen Königl. Eisenbahn-Baumeister Heinrich Bartels zu Berlin die dritte Baubeamtenstelle in dem gedachten Bureau definitiv verliehen und der in demselben Bureau angestellte bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Dr. zur Nieden, zu Berlin zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt worden. — Die bisherigen Königl. Eisenbahn-Baumeister Schultz zu Altena, Ehlert zu Aachen, Berendt z. Z. in Hattingen, demnächst zu Aachen, Schmidts und Schepers zu Elberfeld sind zu Königl. Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspectoren bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn befördert und die bisherigen Baumeister Brewitt, Kratz, Hattenbach, Schneider und Tetens als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei derselben Bahn, unter Anweisung des Wohnsitzes resp. zu Elberfeld, Aachen, Essen, Elberfeld und Düsseldorf angestellt worden. Der bisherige Baumeister Massalsky zu Memel ist als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Ostbahn angestellt worden. — Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Edgar Schmiedt, früher in Unna, jetzt in Münster, ist zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector ernannt und demselben die Stelle eines solchen bei der Westfälischen Eisenbahn daselbst verliehen, und der bisherige Eisenbahn-Ingenieur Adolf Claudius in Bremen ist als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Hannoverschen Staats-Eisenbahn mit dem Wohnsitze in Hannover angestellt worden.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

11.	April	Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
11.	„	Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahn-Material zu Görlitz.
13.	„	Baugesellschaft für Eisenbahn-Unternehmungen, Comandit-Gesellschaft auf Actien, F. Plessner & Co. zu Berlin.
18.	„	Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft zu Budapest.
22.	„	Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Berlin.
24.	„	Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau zu Breslau.
25.	„	Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft zu Giessen.
25.	„	Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau.
25.	„	Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
27.	„	*Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Naumburg a. S.
27.	„	Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Weimar.
28.	„	Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft zu Berlin.
29.	„	Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
30.	„	Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. S. S. 271.
30.	„	*Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
30.	„	Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen a./Rh. Siehe S. 248.
30.	„	Vereinigte Südösterr. Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris.
4.	Mai	*Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover Tagesordnung siehe in No. 27 S. 300.
6.	„	Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cottbus.
21.	„	Galizische Carl-Ludwigsbahn zu Wien.
22.	„	Altenburg-Zeitzer Eisenbahn zu Altenburg.
30.	„	Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.

Einzahlungen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
11.	April	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Gaseinrichtung auf Bahnh. Bebra	—
11.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Eiserner Unterbau	278
11.	„	zu Neustadt O/S.	Oberschlesische E.	Maurerarbeiten	—
11.	„	zu Insterburg	Thorn-Insterburger E.	Mauer- u. Zimmerarbeiten	—
13.	„	zu Witzenhausen	Bebra-Friedländer E.	Brückenhölzer	301
13.	„	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Wärterhäuser	—
13.	„	zu Stargard	Berlin-Stettiner E.	Materialien-Verkauf	—
13.	„	zu Hoyerswerda	Oberlausitzer E.	Materialien für die Reparaturwerkstätte	—
13.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Ziegeln	285
13.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	292
13.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- u. Maurerarbeiten	—
13.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Roheisen etc.	300
13.	„	zu Leipzig	Thüring. E.	Fluthbrücke bei Dürrenberg	308
13.	„	zu Bremen	Venlo-Hamburger E.	Hochbauarbeiten	—
14.	„	zu Breslau	Breslau-Freiburger E.	Radreifen	292
14.	„	zu Artern	Magdeb.-Halberst. E.	Erdarbeiten etc.	284
14.	„	zu Dirschau	Preuss. Ostbahn	Gasstheer-Verkauf	—
14.	„	zu Utrecht	Niederl. Rheinb.	Schienenverkauf	—
15.	„	zu Berlin	Berliner Verbindgsb.	Erdarbeiten Loos 1—5	—
15.	„	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Weichen	284

15.	April	zu Cassel	Main-Weserb.	4 Bahnwärter-Wohnhäuser	—
15.	„	zu Dirschau	Preuss. Osth.	Winkeleisenstäbe etc.	265
15.	„	zu Erfurt	Thüringische E.	Bahnh.-Restaur. zu Saalfeld	—
16.	„	zu Greifswald	Berlin-Stettiner E.	Materialverkauf	—
16.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Weichen	—
16.	„	zu Glogau	Oberschlesische E.	Maurerarbeiten etc.	—
16.	„	zu Tilsit	Tilsit-Insterburg	1591 □m Abdeckplatten und 57 Cbm. Werksteine	—
17.	„	zu Glogau	Oberschles. E.	Ziegeln, Kalk, Portland-Cement	—
18.	„	zu Hannover	Hannover-Altenbeken	Uniformmaterialien	—
18.	„	zu Dresden	Pirna-Kamenzer Stsb.	Thonwaaren	301
20.	April	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Telegraphenleitungsdraht	301
20.	„	zu Winterthur	Winterthur-Kreuzlingen	Hochbauarbeiten	—
22.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Telegraphenmaterialien	—
22.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Isolatoren, Eisendraht	309
23.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	80 Kohlenwagen	308
24.	„	zu Berlin	Preuss. Ostb.	Alte Materialien	308
27.	„	zu Bromberg	dieselbe	Locomotiven	309
2.	Mai	zu Artern	Magdeb.-Halberst. E.	Brückenbau	309
2.	„	daselbst	dieselbe	Spundwände etc.	309
10.	„	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf von Trajectponten	—
1.	Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Ordentliche General-Versammlung der Pfälzischen Eisenbahnen betr.

Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§. 40 und 45 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§. zu der im Bahnhofsgebäude zu Ludwigshafen a/R. abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung

auf Donnerstag, den 30. April 1874, Morgens 10 Uhr,

ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss §. 45 Ziffer 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reinertrag, beziehungsweise Reservefond nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen Ziff. IV und § 45 Ziff. 4 der Satzungen.

IV. Vorlage der Allerhöchsten Concessionsurkunde für die Actiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen vom 30. Januar 1874 zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Grünstadt nach Eisenberg; Antrag der Verwaltung:

„Auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten „Concessionsurkunde vom 30. Januar 1874 auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales der Nordbahnen-Gesellschaft um den Maximalbetrag von „Fl. 600 000 im Wege eines Prioritäts-Anlehens und „auf Ergänzung der Satzungen durch Erstellung eines „Nachtrages bezüglich dieser Concession.

V. Antrag der Verwaltung:

Auf Rechnung der Pfälzischen Ludwigsbahn

1) das auf Fl. 10 Millionen festgesetzte und mit staatlicher Zinsgarantie versehene Bau- und Einrichtungscapital der Landau-Pirmasens-Zweibrückener Eisenbahn zur Bestreitung des durch die ungewöhnliche Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne und mehrere Stationserweiterungen hervorgetretenen Mehraufwandes um den Betrag von . . . . . Fl. 1765000

2) das auf zwei Millionen festgesetzte und ebenfalls bereits garantirte Bau- und Einrichtungscapital der Bahn von Zweibrücken über Lautzkirchen bis zur Pfälzischen Grenze bei Saargemünd mit Rücksicht auf die Legung des II. Geleises zwischen Zweibrücken und Lautzkirchen und eine Verbindungscurve bei Ingweiler um den Betrag von Fl. 132 000

und zur Bestreitung der Baukosten der auf Reichsgebiet fallenden und durch die Pfälzische Bahnverwaltung herzustellenden Theilstrecke von $7{,}_7$ Km. um den Betrag von . . . . . Fl. 1 723 000

sonach zusammen um . . Fl. 1 855 000

zu erhöhen.

3) den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bexbach nach den bei Neunkirchen gelegenen Kohlengruben für ein Bau- und Einrichtungscapital von . . . . Fl. 830 000

4) den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von St. Ingbert nach Saarbrücken zum Anschluss an das Preussische Bahnnetz für ein bereits mit Zinsgarantie versehenes Bau- und Einrichtungscapital von . . . . „ 1 150 000 zu übernehmen.

5) die nachstehenden Ergänzungsbauten für die alte Bahn herzustellen, nämlich

a) das II. Geleis von Speyer nach Schifferstadt, sowie Bahnhoferweiterung in Speier und Schifferstadt . . . . Fl. 357 600

b) Bahnhoferweiterung in Ludwigshafen . . . . „ 91 000

c) verschiedene nothwendige Erweiterungs- und Ergänzungsbauten . „ 251 400

zusammen . . . „ 700 000

somit in Toto eine weitere Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales für die oben bezeichneten Verwendungszwecke von . . . . Fl. 6 300 000 zu genehmigen und nach Maassgabe des Bedürfnisses die Geldbeschaffung im Wege eines Prioritätsanlehens eintreten zu lassen, — Alles dieses auf Grund der im Geschäftsberichte enthaltenen näheren Motivirung der einzelnen Positionen dieses Antrages und in der Voraussetzung, dass die Kgl. Bayer. Staatsregierung gemäss §. 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die dort vorgesehene $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie für die fragliche Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitales der Pfälzischen Ludwigsbahn, soweit noch nöthig, übernehmen und wo erforderlich die Concession ertheilen würde.

VI. Antrag der Verwaltung

Auf authentische Interpretation resp. Modification des §. 52 alinea 2 der Satzungen durch folgende Bestimmung:

„Eine Ergänzung des Verwaltungsrathes während der „Dauer des Jahres findet nur statt, wenn wenigstens „4 Verwaltungsrathsstellen gewählter Mitglieder frei „sind und in diesem Falle durch die Wahl in einer „ausserordentlichen Generalversammlung."

VII. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

VIII. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsrathes an die Stelle des verstorbenen Mitgliedes, Herrn Seligmann Ladenburg von Mannheim gemäss § 49 al. 2 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichnete Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziff. 6 der Satzungen 4 Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Ferner wird bemerkt:

ad Ziffer II der Tagesordnung, dass die Verbescheidung der Betriebsrechnung durch die Allgemeine Generalversammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen Generalversammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird.

ad Ziffer IV u. V der Tagesordnung, dass gemäss des Nachtrages zu § 40 der Satzungen diese Anträge zunächst den besonderen Generalversammlungen und zwar Ziffer IV jener der Nordbahnen-Gesellschaft und Ziffer V jener der Ludwigsbahn-Gesellschaft zur Beschlussfassung, sodann der besonderen Generalversammlung der respectiven zwei anderen Bahngesellschaften zur Gutheissung unterbreitet und dass die Verhandlung eine gemeinschaftliche, die Abstimmung dagegen eine separate sein wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Verhandlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 23. April d. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet.

Ludwigshafen, den 10. März 1874.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
Mahla.

Rheinische Eisenbahn.

Am 1. April tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. Februar 1872 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von diesseitigen Stationen nach Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Kraft, welcher zum Preise von 1 Sgr. pro Exemplar bei unseren Kohlen-Stationen und in unserem Geschäftslocale hierselbst käuflich zu haben ist.

Köln, den 31. März 1874.

Die Direction.

Königliche Ostbahn.

Die im Bereiche der Königlichen Eisenbahn-Commission der Ostbahn zu Berlin und in deren Werkstätten angesammelten Metall-Abgänge und sonstigen alten Materialien sollen im Wege der öffentlichen Submission nach Gewicht verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen nebst specieller Nachweisung sämmtlicher zum Verkauf gestellten alten Materialien nach Eigenschaft und Qualität werden jedem Kauflustigen auf portofreien Antrag bei unserer Haupt-Magazin-Verwaltung in Berlin unentgeldlich übersendet werden. Auch sind dieselben in den Stations-Bureaus der Königlichen Ostbahn zu Berlin, Frankfurt a/O., Schneidemühl, Thorn, Dirschau, Danzig und Königsberg zur Einsicht ausgelegt.

Der Submissionstermin hierzu ist auf

Freitag, den 24. April 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unserm Bureau, Königsbergerstrasse 4 hierselbst, angesetzt.

Die nach Maassgabe der Submissionsbedingungen auszufertigenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen“ bis zu diesem Termin an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Berlin, den 26. März 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Königlich Sächsische Staatsisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 80 Kohlenwagen, sogenannte Hunte, für je 100 Ctr. Ladung, mit Hartgussrädern und Bessemerstahlachsen soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem Bureau der Maschinenhauptverwaltung in Chemnitz aus und können daselbst Abdrücke gegen Erlegung der Selbstkosten von einem Thaler oder auch unter der Bedingung der portofreien Wiedereinsendung in Empfang genommen werden.

Die Lieferungsofferten, welche mit der Aufschrift „Lieferung von Kohlenwagen“ an die unterzeichnete Königliche General-Direction bis zum

23. April d. J.

einzusenden sind, haben die zu übernehmende Anzahl mit den entsprechenden Lieferterminen, sowie den Preis der incl. Achsen und Räder vorschriftsmässig gebauten und franco Bahnhof Dresden gelieferten Wagen zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 6. Mai an ihre Offerte gebunden. Wer bis zu diesem Tage eine zusagende Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 1. April 1874.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky.

Königlich Sächsische Pirna-Kamenzer Verbindungs-Bahn.

Lieferung von Steinzeug zu Bauzwecken.

Die Lieferung von Kanalröhren und Schlotten aus gebranntem Thon soll verdungen werden.

Blanketts sind im technischen Hauptbureau für Staatseisenbahn-Bau zu Dresden, Humboldtstrasse 3, I zu erhalten und erhalten und daselbst ausgefüllt mit Aufschrift: „Submisson auf Thonwaaren“ portofrei bis zum **18. April dieses Jahres,** wieder einzureichen. Auswahl unter den Bewerbern bleibt vorbehalten.

Dresden, den 30. März 1874.

Oberingenieur für Staatseisenbahnbau.
L. Neumann.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

V. Bauabtheilung.

Die Lieferung von ca. 400 Cubikmeter geschnittener tannener Hölzer, sowie von ca. 1500 Quadratmeter dergleichen Bohlen von $0{,}_{035}$ Meter Stärke für die unteren Etagen des Arbeitsgerüstes zur Werrabrücke bei Oberrieden soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden und ist hierzu Termin auf

Montag, den 13. April 1874, Vormittags 11 Uhr,

in hiesigem Abtheilungsbureau anberaumt, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Holzlieferug zur Werrabrücke“ an den Unterzeichneten einzureichen sind. Später eingehende Offerten finden keine Berücksichtigung.

Submissionsformulare nebst Lieferungsbedingungen können vom Unterzeichneten bezogen werden; die speciellen Holzverzeichnisse liegen im hiesigen Abtheilungsbureau zur Einsicht aus.

Witzenhausen, den 29. März 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Kirsten.

Thüringische Eisenbahn.
Bekanntmachung.

Die zur Erbauung einer Fluthbrücke mit Eisenconstruction in Station $3{,}_{62}—3{,}_{64}$ der Bahnstrecke Leipzig-Corbetha, in Flur Fährendorf, erforderlichen Erd- und Maurerarbeiten incl. Material-Lieferungen sollen im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmungslustige verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können während der Geschäftsstunden in dem Bureau des Unterzeichneten eingesehen

und die Submissions-Offerten-Formulare mit Kostenanschlags-Extracten daselbst bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten in dem Bureau des Unterzeichneten, Promenadenstrasse 5 I, ist auf

Montag, den 13. April cr., Vormittags 10 Uhr,

anberaumt, bis zu welchem die Offerten mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Fluthbrücke bei Dürrenberg"

daselbst versiegelt einzureichen sind.

Nachgebote werden nicht angenommen und später eingehende Offerten nicht berücksichtigt.

Leipzig, den 31. März 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
F. Schwarzenberg.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von:

1) 140 Stück Weichen,
2) 3 „ ganzen englischen Weichen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen Einsendung von 20 Sgr. von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten in dem Geschäftszimmer des Unterzeichneten ist auf

Donnerstag, den 16. April 1874, Vormittags 10 Uhr

anberaumt. Die Offerten sind bis zu dem festgesetzten Termine versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Weichen"

an den Unterzeichneten einzusenden.

Cassel, den 30. März 1874.

Der Obermaschinenmeister.
Büte.

Königliche Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

a) 25 Stück Güterzugs-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen nebst Tendern, Utensilien und 3 Satz Reservestücken,
b) 10 Stück Tender-Locomotiven mit 2 gekuppelten Achsen nebst Utensilien und 2 Satz Reservestücken und
c) 10 Stück Personenzugs-Locomotiven mit 3 Achsen, von denen 2 gekuppelt sind, nebst Tendern, Utensilien und 1 Satz Reservestücke

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

versehen, bis zu dem auf

Montag, den 27. April 1874, Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Submissions- und Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und werden von demselben auf portofreie Anträge gegen Einsendung von 1 Thlr. mitgetheilt.

Die vorbezeichnete Dienststelle wird auch auf sonstige die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 4. April 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.
Wex.

Königlich Preussische Ostbahn.

Zum Bau der Omnibusleitung auf der Eisenbahnstrecke Bromberg-Insterburg soll die Anlieferung von

5170 Stück Porzellan-Isolatoren mit schmiedeisernen Stützen und

1434 Centner geglühten Eisendraht $4{,}_6$ mm Durchmesser

bis zum 1. Juli 1874 im Wege einer öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der entsprechenden Aufschrift:

„Lieferung von Isolatoren für die Königliche Ostbahn",

„Lieferung von Eisendraht für die Königliche Ostbahn"

bis zum Submissions-Termine, Mittwoch, den 22. April 1874, Vormittags 10 Uhr

an die Unterzeichnete, in deren Bureau am hiesigen Bahnhofe, einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienen Submittenten geöffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, welche alles Uebrige enthalten, können ebendaselbst eingesehen, auch auf portofreie Anträge gegen 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Bromberg, den 1. April 1874.

Königliche Telegraphen-Inspection der Ostbahn.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.
Neubau: Magdeburg-Erfurt.

Die Bauausführung und Materialienlieferung der Unstrutbrücke in der Bauabtheilung Sangerhausen - Sachsenburg, bestehend aus:

3321 Kubikmeter Bruchsteinmauerwerk,
478 „ Sandsteingesimse etc. und
1572 „ Sandsteinwerksteine

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bauausführung sowie die Materialienlieferung kann im Einzelnen oder im Ganzen übernommen werden.

Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte für die Unstrutbrücke"

versehen, sind versiegelt und portofrei sowie mit Siegel versehenen Probestücken der Sandsteinwerksteine unter Angabe des Bezugsortes bis spätestens

Sonnabend, den 2. Mai cr., Morgens 10 Uhr

in dem Bureau des Unterzeichneten (Schützenhaus) hierselbst einzureichen.

Zeichnungen, Bedingungen und Submissionsformulare können im Bureau des Unterzeichneten während der Bureaustunden eingesehen, die beiden letzteren auch auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Copialien von demselben bezogen werden.

Artern, am 4. April 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
F. W. Schwedler.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.
Neubau: Magdeburg-Erfurt.

Die Lieferung und Bearbeitung der erforderlichen Hölzer für die Spundwände und Fangedämme der Helme- und Unstrutbrücken soll im Wege der Submission in nachfolgenden Loosen vergeben werden:

Loos 1 von rot. 111 Kubikmeter,
„ 2 „ „ 498 „

Die Lieferung und Bearbeitung kann in einem oder der zwei Loose zusammen übernommen werden.

Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte für Spundwände und Fangedämme"

versehen, sind portofrei und versiegelt bis spätestens

Sonnabend, den 2. Mai, Morgens 10 Uhr

in dem Bureau des Unterzeichneten (Schützenhaus) hierselbst einzureichen.

Bedingungen und Submissionsformulare können im Bureau des Unterzeichneten während der Bureaustunden eingesehen oder auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Copialien von demselben bezogen werden.

Artern, am 4. April 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
F. W. Schwedler.

Eisenbahnbau- und Erdarbeiten-Material

(H. 6674.) **zu verkaufen:**

1 Locomotive-Tender — 4 Locomotiven mit Tender, 130 Material-Transport-Waggons und Kippwagen — 50 Waggons von 7 Tons für Kitze (ballast) — 10 Locomobilen von 15 bis 3 Pferdekraft — Werkzeug für Erdarbeiter — 100 Wägelchen mit Holz- oder Eisenrädern — Karren etc. etc. etc.

Nähere Auskunft ertheilt **Mr. Beck,** Ingr. in Mons (Belgien).

Fabrik für Bahnhofsausrüstungen

von

Schnabel & Henning in Bruchsal.

Verdienstmedaille. Wien.

Drehscheiben von 12—13 Meter Durchmesser, mit eigener, bewährter Unterstützung der Geleiseenden.
Drehscheiben von 5—6 Meter Durchmesser mit einfachen und Kreuzgeleisen, für Wagen und Locomotiven,
Drehscheiben von 2—3 Meter Durchmesser für Werkstätten,
Schiebebühnen mit und ohne Grube,
Bockkrahne von 100—200 Ctr. Tragkraft,
Fahrbare Krahne für 40—50 Ctr., mit eigener, selbstthätiger Gleichgewichtsvorrichtung,
Weichen, Kreuzungen, Dächer, Perronhallen,
Centrale Weichenstellung nach eigenem System.

Auf Lager werden gehalten oder in kürzester Zeit angefertigt:
Wagendrehscheiben von 6 Meter Durchmesser, sowie
Drehkrahne von 40 und 80 Ctr. Tragkraft.

Nach America für 45 Thaler.

Norddeutscher Lloyd.



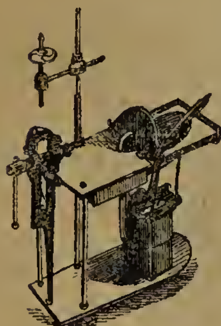
Postdampfschifffahrt

von **BREMEN** nach

Newyork	**Baltimore**	**Neworleans**
jeden Mittwoch und Sonnabend.	jeden zweiten Dienstag.	14. April.
Erste Cajüte 165 Thlr., zweite Cajüte 100 Thlr., Zwischendeck 45 Thlr.	Cajüte 135 Thaler. Zwischendeck 45 Thaler.	Cajüte 210 Thaler. Zwischendeck 55 Thaler.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in **Bremen** und deren inländische Agenten, sowie

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.



Feldessen jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele
Stuttgart.

Grosse silberne Medaille Moskau 1872. — Anerkennungs-Diplom, Wien 1873.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % Kraft oder Brennstoff. **Allein zu beziehen durch**
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Vulcanoel 9 Thlr. per 50 Kil. unter Garantie der Güte,
Nadelschmiergälser in allen Grössen,
Stoffb. Packung 9 Sgr.,
Mannlochschnur, 14 Sgr. für $^1/_2$ Kil. beste Qualität,
Pat. Riemenverbinder
1. $1^1/_2$. $1^7/_8$. $2^1/_2$. 3. $3^1/_2$ Zoll
$^3/_4$. $1^1/_6$. $1^1/_4$. $1^3/_4$. 2. $2^1/_3$ Sgr.
Für Doppelriemen von $2^1/_2$ Sgr. bis 7 Sgr. per Stück,
Dr. Wolpert's Rauchsauger für Hausschornsteine v. 6 Thlr. pr. St. an,
Dichtungsringe aus chemisch-präparirter Holzmasse, 400 Proc. billiger als Gummi.

Fr. Tovote,
Civ.-Ingenieur in Hannover.

S. H. Cohn

Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt
Specialität in Farben zum Anstrich für Eisenbahnwagen.

Der **Catalog der Rebschule** und der neueste **Nachtrag** der **Rebsorten,** welche in **Töpfen** gezogen, abgegeben werden können, das Verzeichniss der **Obstbaumschule,** der vorräthigen **Weissdorn-, schott. Zaunrosen-**Pflanzen zu Anlegung lebender Zäune, sowie der **Spargel-**Pflanzen in 3 seit vielen Jahren bewährten Sorten, mit Cultur-Anweisung, etc. etc. wird auf frankirte Briefe gratis versendet.

Reben-, Forst- & Obstbaumschulen
(gegründet in Leipzig 1830).
Krapenberg in Zitschewig
bei Kötschenbrode, März 1874.
L. A. Neubert.

Soeben erschien bei **Adolph Refelshöfer** in Leipzig und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Reformen

im

Eisenbahn-Güter-Verkehr

von
L. E. Trommer,
Kaiserl. Eisenb.-Güter-Inspector.
Preis 15 Sgr.

Den nicht durch die Post bezogenen Exemplaren liegt bei: Verlagsbericht von Alfred Hölder (Beck'sche Univ.-Buchh.) in Wien.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 29. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 13. April 1874. (Schluss der Nummer: 11. April, Vormittags 8 Uhr.)

Vereinsgebiet.

* **Die Bauten der Ungarischen Staatseisenbahn.** Das Kgl. Ungarische Aerar hat folgende Linien in Bau:

1. Feled-Theissholz (Bau bewilligt durch Gesetz-Art. XXXI von 1870), Länge $6_{,512}$ M. = $49_{,40}$ Kilom. Ist für ein Geleise hergestellt und der Grund für ein Geleise eingelöst. Das Anlage-Capital beträgt 1 654 000 Thaler.

Nach Bau-Vertrag vom 1. März 1873 ist als Vollendungstermin der 1. November 1874 vorgesehen, Eröffnung erfolgt jedoch wahrscheinlich noch früher.

Die Bahn hat nur für den Localverkehr (Haupttransport-Artikel: Glas, Papier, Eisenerze und Holz) Bedeutung.

Stationsorte und deren Entfernungen unter einander sind ab Feled: Janosi (Haltestelle) $0_{,836}$ Ml., Rimaszombat $0_{,570}$ Ml., Rimabánya $2_{,002}$ Ml., Nyrstya $1_{,121}$ Ml., Teissholz $1_{,793}$ Ml. In Summa $6_{,512}$ Ml.

2. Bánréve-Dobsina (Gesetz-Artikel XXXI von 1873). Länge $9_{,169}$ Ml. = $69_{,63}$ Kilom.

Der Unterbau ist für ein Geleise hergestellt und der Grund für ein Geleise eingelöst. Das Anlage-Capital beträgt 1.562 730 Thaler.

Nach Bau-Vertrag vom 1. März 1873 ist vertragsmässiger Vollendungstermin der 1. November 1874; Eröffnung jedoch voraussichtlich noch früher.

Die Bahn hat nur für den Localverkehr (Eisenindustrie und Holz) Bedeutung.

Stationen ab Bánréve: Tornallyo $1_{,936}$ Ml., Gomör Panyit (Haltestelle) $0_{,896}$ Ml., Pelsöcz $1_{,261}$ Ml., Tombaszög $0_{,610}$ Ml., Rozsnyó $1_{,290}$ Ml., Betlér $0_{,880}$ Ml., Alsó Sajó $1_{,107}$ Ml., Dobsina $1_{,227}$ Ml. In Summa $9_{,169}$ Meilen.

Der Bau der Linien 1. und 2. wird ausgeführt von der Bauunternehmung Hermann Bachstein.

3. Pest-Ofner Verbindungsbahn, sammt Flügelbahn zum Personenbahnhof und Zoll-Amt. (Gesetz-Art. IX. vom Jahre 1872.) Länge $1_{,923}$ Ml. = $14_{,6}$ Kilom.

Der Unterbau wird 1 geleisig hergestellt. Das Terrain ist für zwei Geleise eingelöst. Die Donaubrücke wird für zwei Geleise ausgeführt. Anlage-Capital: 8.750 000 Thaler.

Mit Ausnahme der Donaubrücke sind die Arbeiten noch nicht begonnen; die Donaubrücke wurde in den letzten Monaten 1872 begonnen. Der vertragsmässige Vollendungstermin ist auf den 30. Sept. 1874 festgesetzt, die Bahn wird jedoch vor Mitte nächsten Jahres kaum vollendet.

Die Verbindungsbahn bildet das Verbindungsglied zwischen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahn, der nördlichen Linie der k. Ungarischen Staatsbahn mit den Linien der k. k. priv. Südbahn und ist als solche namentlich für den durchgehenden Verkehr von Wichtigkeit. Gleich wichtig ist die Bahn in strategischer Hinsicht, weil durch dieselbe eine unmittelbare Verbindung der südlichen Linie mit der nördlichen ermöglicht wird.

Zu den beiden Endstationen Pest und Ofen wird neu eingelegt die Station Neu-Ofen.

Besondere Schwierigkeiten kommen nicht vor. Das erwähnenswertheste Object ist die im Bau befindliche Donaubrücke.

Für die Donaubrücke ist die Unternehmung Cail et Fillcrel Brohy engagirt, die übrigen Arbeiten wurden bis jetzt noch nicht vergeben.

Schliesslich sei bemerkt, dass im Jahre 1873 folgende Bahnstrecken an den beigesetzten Tagen dem Verkehr eröffnet wurden:

1. Hatvan-Szolnok am 10. März 1873.
2. Garamberzencze-Schemnitz am 10. August 1873.
3. Altsohl-Neusohl am 3. September 1873.
4. Bánréve-Fülek am 10. September 1873.
5. Miskolcz-Diósgyör am 18. October 1873.
6. Karlstadt-Fiume am 23. October 1873.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

(Schluss aus No. 28.)

Im Jänner 1874 verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 23 363 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1550 Eilzüge, 8587 Personenzüge und 13 226 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten $96_{,6}$ pCt. keine oder nur eine geringe Verspätung und zwar 1383 Eilzüge, 8257 Personenzüge und 12 915 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet bei Eilzügen jene bis incl. 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis incl. 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis incl. 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit $3_{,4}$ pCt. der Züge, nämlich 167 Eilzüge, 330 Personenzüge und 311 gemischte Züge.

Das bereits besprochene Fusionsproject der Albrechtsbahn mit der ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und die Dniesterbahn wird von den Interessenten mit Energie betrieben. In einer dieser Tage erfolgten neuerlichen Eingabe an den Handelsminister werden die Vortheile auseinander gesetzt, die aus einer Vereinigung der drei jungen Bahnen resultiren würden. Das ganze 74 Meilen lange Netz liesse sich durch eine vereinigte Verwaltung leiten, wodurch eine jährliche Ersparniss von ungefähr 150 000 Gulden erzielt werden könnte. Weitere Ersparungen seien durch bessere Ausnützung des Fahrparkes und des Personals, durch theilweise Vereinigung der Werkstätten etc. zu erzielen, so dass die gesammten directen Ersparnisse wohl auf eine viertel Million veranschlagt werden dürfen. Weiter wird in der Eingabe der Nachweis zu führen gesucht, dass auch Rücksichten für den Handel Galiziens, sowie nicht minder strategische Rücksichten für die Fusion sprechen. Durch dieselbe wäre der Carl-Ludwigs-Bahn eine Parallelbahn geschaffen, auf deren Tarifirungen sich die Regierung einen bestimmenden Einfluss sichern könnte. Die Nothwendigkeit einer Parallelbahn wird begründet durch die Unzulänglichkeit der einzigen das Land durchziehenden Bahn zur Bewältigung der Getreidetransporte während der alljährigen Exportsaison. Was den strategischen Werth der Vereinigung anbelangt, so sei derselbe in der grösseren Beweglichkeit bei Ausführung von Verkehrsdispositionen und in der erhöhten Leistungsfähigkeit der vereinigten Bahnen zu suchen. Die Eingabe weist schliesslich auf Frankreich und England hin, wo sich schon lange die Vereinigung des grössten Theiles der kleineren Bahnen zu grösseren Complexen vollzog und auch

auf Deutschland, wo die gleiche Tendenz immer mehr zur Geltung kommt.

Die Transportverhältnisse der Galizischen Bahnen in der 2. Hälfte März waren wie bisher, überaus günstig, umsomehr als sich zu den gewöhnlichen Handels artikeln noch die Waaren für die Ostern hinzugesellten. Der Getreidetransport, die Goldgrube der Galizischen Bahnen, war auch in der letzten Zeit wahrhaft immens, so dass er, trotz der möglichsten Anstrengungen nicht bewältigt werden konnte; ausserdem sind auch bedeutende Mengen Mais, Brennholz und Mehl transportirt worden. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn hat 40000 Ctr. Mais, 121885 Ctr. Getreide, über 20000 Ctr. Brennholz und fast 1000 Stk. Ochsen transportirt; Spiritus- und Colonialwaaren gelangten auch in grossen Quantitäten zur Verladung. — Die Carl-Ludwig Bahn hat alle ihre im Fahrplane vorgesehenen Züge in Verkehr gesetzt und transportirte nebst andern Artikeln circa 40000 Ctr. Getreide täglich. — Der Erzherzog Albrecht Bahn geht es nunmehr verhältnissmässig besser, da sie grössere Transporte Mineralöl, Getreide und Erdäpfel erhielt. — Dasselbe gilt auch von der Dniesterbahn, welche ziemlich grosse Mengen Getreide, Mehl, Petroleum und Brennholz verführte. — Immer günstiger gestalten sich die Verhältnisse der Ersten Ungarisch-Galizischen Bahn und zwar in Folge der sehr entsprechenden Handelscombinationen, die sie in Scene setzte; ausser bedeutenden Transporten an Brennholz, Stein und Wein sind 86000 Ctr. Getreide transportirt worden; auch der Personenverkehr ist bedeutend gestiegen. — Die Kaiser Ferdinand Nordbahn hat auf ihrer Galizischen Theilstrecke keinen so starken Verkehr mehr, wie vordem; die Getreidetransporte aus Belgien haben beinahe ganz aufgehört.

Im Central-Abrechnungsbureau der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen wurde die Erledigung der von den Bahnverwaltungen einlangenden Rückvergütungsacten in einer besonderen Abtheilung concentrirt, weil dadurch ohne Inanspruchnahme von mehr Arbeitskräften eine rascheren Erledigung dieser Acte erzielt wird, was bei der bisherigen Einrichtung, wo dieselben bis zur Schlusserledigung mehrere Abtheilungen zu passiren hatten, nicht zu erreichen war.

Die letztmitgetheilte Resolution des Reichsrathes bezüglich der Kaiser Ferdinand Nordbahn hat eine Erklärung des Hofraths Eichler zur Folge gehabt, welche wegen ihres allgemeinen Interesses verdient in weiteren Kreisen bekannt zu werden.*)

Berliner Briefe.

(Fortsetzung aus No. 28.)

Die Actionäre der Hannover-Altenbekener Eisenbahn werden für den 4. Mai zu einer ausserordentlichen Generalversammlung eingeladen, auf deren Tagesordnung die Beschlussfassung über einen Vertrag mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn wegen Uebertragung der gesammten Verwaltung der Hannover-Altenbekener Linien an die erstgenannte Gesellschaft an Stelle des Vertrags vom 16./17. Juni 1872 steht. Ferner soll über die Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 9250000 Thlr. mit Zinsgarantie der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft Beschluss gefasst werden. Die Anleihe ist bestimmt, die Mittel zu liefern für Fertigstellung der Hannover-Altenbekener und Löhne-Vienenburger Linien und soll an die Stelle der durch die General-Versammlung vom 30. Juni 1873 genehmigten Anleihe in Höhe von 3750000 Thlr. treten. — Der Baubilanz dieser Bahn, welche mit 26046340 Thlr. abschliesst, entnehmen wir folgende Zahlen: Die Strecke Hannover-Altenbeken und die Deister-Zweigbahn stehen mit 14982565 Thlr. zu Buche, Löhne-Vienenburg mit 8027002 Thlr., Hildesheim-Braunschweig mit 388050 Thlr. An anderen Objecten besitzt die Gesellchaft: Guthaben bei Banquiers 682539 Thlr., Cautionen 537600 Thlr., diverse Debitoren 6077 Thlr., Effectenbestand 1327600 Thlr, und endlich Bestand an baarem Gelde 94605 Thlr. Die Passiva setzen sich zusammen aus Stammactien-Capital 9250000 Thlr., Stamm-Prioritäten 9250000 Thlr. und Prioritäts-Obligationen I und II. Emission 5750000 Thlr., Cautionen und Depositen 1358956 Thlr., Fonds zur Zinsenzahlung etc. 416399 Thr., diverse Creditoren 20984 Thlr.

Die kürzlich abgehaltene Generalversammlung der Magdeburg-Leipziger Eisenb. fasste folgende Beschlüsse: „Das Statut wird dahin abgeändert, dass das Unternehmen der Ges. auf die bereits in ihrem Betriebe befindliche Bahnstrecke von der Sächsischen Landesgrenze bei Schkeuditz bis Leipzig durch Ankauf dieser Strecke nach Maassgabe des zwischen den Directorien der Magdeburg-Leipziger und der Leipzig-Dresdner Bahn abgeschlossenen, in der Anlage abgedruckten Vertrages vom 13. November 1873 ausgedehnt wird.“ Da die Dresdner Actionäre eine Erhöhung des Kaufpreises von 1500000 Thlr. verlangen, soll das Geschäft gemacht werden, sobald die Strecke für diese Summe wirklich zu erwerben ist. Beim zweiten Puncte der Tagesordnung, welcher sich auf die Berichtigung des Kaufpreises bezieht, entspann sich eine kurze Debatte, in welcher von einem Actionär aus Zweckmässigkeitsgründen die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen empfohlen wurde. Der Beschluss lautet: „Behufs Beschaffung des Kaufpreises wird das Directorium ermächtigt, nach vorheriger Verständigung mit dem Gesellschafts-Ausschusse principaliter die erforderlichen Geldmittel durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen zu beschaffen und zu diesem Behufe die Höhe der aufzunehmenden Anleihe, sowie deren Zins-, Rückzahlungs- und sonstige Bedingungen zu bestimmen, event. das Grundcapital der Ges. um 500000 Thlr. in 5000 Stück Stammactien à 100 Thlr. des alten Unternehmens, welche mit dem Beginn des Jahres, mit welchem der Vortrag in Kraft tritt, an allen Rechten und Pflichten der alten Actien aus den Allerhöchsten Concessionsurkunden vom 13. November 1837, vom 28. August 1856 und 24. September 1867 Theil nehmen, zu vermehren.“

In einer Verwaltungsrathssitzung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn wurde der Rechnungsabschluss pro 1873 vorgelegt, welcher ein Deficit von 260000 Thlr. aufweist. Die Einnahmen konnten kaum die Betriebsausgaben decken, geschweige einen Ueberschuss zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen ergeben. Durch die Zinszahlung und Amortisirung der I. Serie von 4690000 Thlr. 5proc. Prioritäts-Obligationen ist die Unterbilanz in angegebener Höhe entstanden.

Der Ausschuss der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft hielt ebenfalls vor einigen Tagen eine Sitzung ab, in welcher der Rechnungsabschluss vorgelegt wurde. Die Einnahme belief sich danach auf 5100928 Thlr. (1872 betrug die Einnahme 5192613 Thlr.), die Ausgaben auf 3939734 Thlr. (1872 3715919 Thlr.), der Ueberschuss 1161194 Thlr. (1872 1476694 Thlr.). Die Verwendung des Ueberschusses soll in folgender Weise stattfinden: 10 pCt. Dividende an die Actien Lit. A. 500000 Thlr., Dividende an die Actien Lit. B. 18459 Thlr. zur Tilgung des Restes der Actien Lit. B. nach Abzug des Amortisationsfonds 193995 Thlr. Der verbleibende Rest von 448739 Thlr. soll zur Dotation des Reservefonds verwendet werden, welcher dadurch auf 1392872 Thlr. erhöht wird. Die ordentliche General-Versammlung wird am 30. Mai in Ludwigslust stattfinden.

Dem Vernehmen nach hat die Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft mit Genehmigung des Herrn Ministers beschlossen, in diesem Jahre von der beabsichtigten Emission von Stammactien abzusehen. Die Dividende der Oberschlesischen Eisenbahn wird $13^{2}/_{3}$ pCt. betragen.

In dem Concurse über das Vermögen der Pommerschen Central-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft ist zum meistbietenden Verkaufe der Bahn-Anlage nebst Zubehör der Termin auf den 20. Mai 1874, Vormittags 10 Uhr, im Stadtgerichts-Gebäude Zimmer Nr. 12, anberaumt. Die Bedingungen habe ich früher mitgetheilt. Auf den Antrag eines Gläubigers der Pommerschen Central-Eisenbahn-Gesellschaft, wurde derselbe dieser Tage von Seiten des Concursrichters amtlich benachrichtigt: dass gegen Wagener, Schuster und Oder wegen 634,654 Thlr. 15 Sgr. Schaden bei Actien-Verkäufern und gegen die Mitglieder des Verwaltungsraths Schuster, Kaiser und Major von Wellenthin auf Schloss Falkenburg wegen 1700000 Thlr. Schaden bei Lombardgeschäften, Klage angestrengt ist.

Der Betrieb der fertigen Strecken der Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn wird für Rechnung der Masse fortgeführt. Dagegen sind die Arbeiten an der Strecke von Hüls nach Mörs im Laufe der verflossenen Woche eingestellt worden.

—st— **Homburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873). Die Ergebnisse des abgelaufenen Betriebsjahres können, den Verhältnissen nach als durchaus befriedigende bezeichnet werden und sie übersteigen in ihrem Gesammtresultate die Erwartungen, welche man in Folge der mit dem 1. Januar 1873 eingetretenen sehr erheblichen Veränderungen in den Cur-Verhältnissen des Badeortes Homburg zu hegen berechtigt war. Allerdings ist der Ausfall der Einnahmen, namentlich gegen das Jahr 1872, ein recht erheblicher und steht die gleichzeitige Verminderung der Betriebsausgaben damit in keiner zutreffenden Proportion, doch konnte die Ueberzeugung gewonnen werden, dass der Bahn bei verständigem öconomischem Betrieb eine gesicherte finanzielle Existenz innewohnt. Thatsächlich stellen sich die Einnahmen ungefähr denjenigen des Jahres 1869 gleich, während die Ausgaben seit jener Zeit um etwa 30% gestiegen sind.

Der Stand der Betriebsmittel hat sich seit dem Vorjahre nicht geändert. Die Locomotiven haben 128564 Kilom. zurückgelegt und wurden befördert 855188 Personen (gegen 917823 im Vorjahre), 22419 Ctr. Gepäck und 794207 Ctr. Güter (672149). Die Einnahmen haben betragen 131184 Thlr. für Personen, 5404 Thlr. für Gepäck, Equipagen und Thiere, 21954 Thlr. für Güter, 4723 Thlr. aus sonstigen Quellen, zusammen 163265 Thlr. (gegen 219397 Thlr. in 1872) oder 9041 Thlr. pro Kilom. Bahnlänge und 1 Thlr. 9 Sgr. 4 Pf. pro Nutzkilometer.

Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 7627 Thlr., für die Bahnverwaltung 39322 Thlr., für die Transportverwaltung 34775 Thlr., zusammen 90724 Thlr. (gegen 101,575 Thlr. in 1872) oder 5024 Thlr. pro Kilom. Bahnlänge und 21 Sgr. 10 Pf. pro Nutzkilometer. Die Einnahmen haben sich hienach um $25{,}58$ % und die Ausgaben um $10{,}68$ % gegen das Vorjahr vermindert.

Der Ueberschuss von 72,541 Thlr., zu welchem noch 527 Thlr. aus der vorjährigen Betriebsrechnung hinzukommen, erhielt folgende Verwendung: Zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen 36112 Thlr., zu 6 % Dividende 27429 Thlr. (im Vorjahre war die Dividende $13^{1}/_{2}$%), zur Tantième des Verwaltungsrathes 1821 Thlr., Zuweisung an den Reservefond 6500 Thlr., für Abgaben 703 Thlr., Geschenk an die Pensionscasse 400 Thlr., Geschenk an die Arbeiter-Krankencasse 103 Thlr..

Der Reservefond hatte ult. 1873 einen Bestand von 22144 Thlr., die Beamten-Pensionscasse, bei 57 Mitgliedern, ein Vermögen von 13645 Thlr. und die Arbeiter-Krankencasse, bei 51 Mitgliedern einen Bestand von 197 Thlrn.

* Wir haben dieselbe bereits in voriger Nummer mitgetheilt. Die Red.

Russland. Der „Russ. Inval." vom 20. März bringt die Meldung, dass die neuen Statuten der Ssamara-Orenburger Eisenbahn, der Uralschen Gebirgsbahn und der Fastowschen Bahn am 6. März die Kaiserliche Bestätigung erhalten haben. Die „Finanz-Revue" fügt der Nachricht hinzu, dass noch in diesem Monate die Subscriptionen auf die Orenburger und Fastowschen Actien zur Auflage gelangen werden.

Ueber die neuen Statuten, auf Grund deren die eben erwähnte Orenburger und die Fastowsche Eisenbahn-Gesellschaft gebildet sind, bringt die „Russ. Finanz-Revue" eine ausführliche Kritik, welche bei der grossen Verbreitung Russischer Eisenbahn-Papiere in Deutschland Interesse hat. Die Grundlagen der neuen Statuten, schreibt das genannte Wochenblatt, unterscheiden sich wesentlich von denjenigen Principien, auf denen bisher alle privaten Eisenbahn-Gesellschaften ihre Bahnen besitzen, und schaffen vollkommen neue Beziehungen zwischen den Actionären und der Staats-Regierung. Die bestehenden Eisenbahn Gesellschaften sind von Gründern gebildet worden, welche gewöhnlich den ganzen Betrag oder einen solchen Theil des Actien-Capitals übernahmen, dass sie bis zur Beendigung des Bahnbaues die volle Disposition über die Angelegenheiten der Gesellschaft ausüben konnten. Die Gründer waren zugleich auch die Erbauer der Bahn, wobei sie allen Gewinn, den die Uebernahme des Baues gewährte, einstrichen, oder aber auch den ganzen Verlust trugen, falls der Gang der Angelegenheit ein ungünstiges Resultat ergab. Nach den neuen Statuten erscheint die Staats-Regierung selbst als Gründer des Unternehmens, und die Actionäre sind gleichfalls vor jedem, aus dem Bau der Bahn sich ergebenden Verluste geschützt. Alle Actien der Eisenbahn-Gesellschaft erhalten zum ersten Male eine absolute Garantie vom Tage ihrer Emission an, und sind vor jeder Inanspruchnahme gesichert; denn in Grundlage des § 35 dieser Statuten können keinerlei Forderungen der Eisenbahn-Gesellschaft oder der Creditore derselben gegen die Summen geltend gemacht werden, welche zur Zahlung der garantirten Renten auf die Actien bestimmt sind. Auf solche Weise werden die durch die neuen Statuten geschaffenen Actionäre, welche die die Bahn bauende und exploitirende Gesellschaft bilden, für die Angelegenheiten dieser Gesellschaft gar nicht verantwortlich gemacht. Dieser letzterwähnte Umstand ist namentlich deshalb höchst wichtig, weil bei einzelnen Gesellschaften sich bereits Schwierigkeiten in Folge des unzureichenden ersten Kostenanschlages (so bei der Baltischen Bahn) oder in Folge der Insolvenz eines Unternehmers (so bei Brest-Kiew und Rybinsk-Bolojoie) geltend gemacht haben. Dergleichen Gefahren fallen für die neu concessionirten Bahnen vollständig weg, während den Actien-Inhabern gleichwohl ein etwaiger späterer Betriebsüberschuss als Super-Dividende gesichert bleibt.

Nachrichten aus Petersburg melden auch, dass die Russische Regierung die Vorschläge des Herrn von Lesseps betreffs einer Eisenbahn durch Central-Asien einer Untersuchungs-Commission überwiesen hat, an deren Spitze der Director der Russischen Eisenbahnen im Handelsministerium, Schernwall, steht.

Wir bemerken hierbei, dass das Consortium zur Herstellung der Russisch-Indischen Eisenbahn, mit anderen Worten des Lessep'schen Projects, welches in Paris zusammengetreten ist, nach der „Russ. Eisenb. Ztg." und dem „Engineering" aus folgenden Personen besteht: Ferdinand Lesseps, Erbauer des Suez-Canals, Fürst Schachowskoi, Gouverneur von Estland, K. Lesseps, J. Elphinstone, W. Lesseps, Antur-de-Bragar, Baron Dijon, den Ingenieuren Cotard und Stuart, endlich dem Secretär Delamarre.

—r— **Italien.** Nach einer Mittheilung des Monitore delle strade ferr. erfolgte kürzlich zu Rom zwischen den Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen einerseits und dem Vertreter der Provinz Verona die Unterzeichnung der Convention, nach welcher der genannten Provinz die Concession zum Bau und Betriebe der Bahn von Verona nach Legnago über Dossobuono ertheilt wird, welche bereits im Gesetze vom 29. Juni 1873 vorgesehen ist.

Eisenbahn Orvieto-Orte. Die Eisenbahnstrecke Orvieto-Orte wurde am 10. März dem öffentlichen Verkehre eröffnet.

Die für den gleichen Zeitpunkt in Aussicht genommene Eröffnung der Strecke Pisa-Collesalvetti fand nicht statt, in Folge von Anständen, welche Seitens der Vertreter der Provinz gegen die Gesellschaft der Römischen Bahnen erhoben wurden.

—r— **Neapolitanische Bahnen.** Nach einem Berichte d. d. 13. März sind die in der Basilicata gelegenen Strecken der Eisenbahnlinie Eboli-Torremare veraccordirt, und sind auf denselben die Arbeiten im Gange; von Eboli über Romagnano, Muro Bella, Picerno, Potenza, Trivigno, Grassano, Ferrandina, Bernalda nach Torremare.

Die Strecke Eboli-Contursi (Prov. Salerno) soll im Monate August l. J. eröffnet werden können. Weniger weit vorgeschritten sind die Arbeiten auf der Strecke Contursi-Romagnano.

—r— **Portugal.** Nach einer Mittheilung aus Lissabon v. 23. Febr. hat die Regierung den Cortes einen Gesetzvorschlag vorgelegt über die Ermächtigung zur Vergebung des Baues zweier Eisenbahnlinien von denen die eine von Beira Alta abgeht, um sich den Spanischen Bahnen gegen Salamanca anzuschliessen, die andere von Beira Baixa nach Malpartin führen soll.

—r— **Egyptische Bahnen.** Die projectirte Sudan-Bahn wird eine Gesammtlänge von 897 Kilm. haben, und in 4 Sectionen eingetheilt sein, die erste derselben bis Kuha wird eine Länge von 259 Kilom. haben; die zweite Section besteht in einem grossen Viaducte über den Nil; die dritte, 349 Kilom. lange Section erstreckt sich bis Amicula, die vierte mit einer Länge von 289 Kilom. führt bis zur Station Chendi. Die Zahl der Kunstbauten wird nur eine geringe sein, ebenso deren Bedeutung mit Ausnahme des erwähnten Viaductes. Die Kosten sollen nach dem Voranschlage 100 Millionen Francs nicht übersteigen.

Durch die Herstellung dieser Bahn soll die landwirthschaftliche Thätigkeit auf den Sudan-Ebenen neu belebt werden, und verspricht man sich aus dem Transporte von Gold, Elfenbein und anderen kostbaren Erzeugnissen des Landes einen reichen Verkehr.

Berichtigung.

In dem Leiter der Nr. 26 lese man Seite 287, Spalte 1, Zeile 20 „Vorderseite" statt „Rückseite" und Spalte 2, Zeile 11 „memoriren" statt "nummeriren".

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. März 1874.

Redigirt von **R. Grossschupf.**

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	93½	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	98¾	%
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	84	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	88½	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	101¾	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	101¼	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	99⅞	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	99	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	96¾	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	101½	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Serie	4½	B.	101½	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	85	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	85	%
do. III. Serie C.	3½	B.	79½	%
do. IV. Serie	4½	B.	—	%
do. V. Serie	4½	B.	100¼	%
do. VI. Serie	4½	B.	100¼	%
do. VII. Serie	5	B.	103⅛	%
do. Nordbahn	5	B.	102¾	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	100⅜	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	100	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	98½	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	101¼	%
do. Lit. B.	4½	B.	101¼	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	103⅝	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4½	B.	100¾	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	103¾	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	94	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	93⅛	%
do. D.	4½	B.	101¼	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	101	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	93¾	%
do. IV. Emiss. *	4½	B.	102	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	93¾	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	91	% à 200 Thlr = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	87⅞	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93½	% à do. = do.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunau-Strasswalchner	5 i. S.	W.	37½	fl. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	4½	B.	100½	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	100½	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100½	% à do. do.
Brünn-Rossitz *	5 i. S.	L.	93½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	96¼	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	95¼	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	92⅛	% à do. = do
Chemnitz-Komotau	5	L.	81½	% à 200 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	91	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	101¼	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	105⅛	%
do. do.	4	B.	94	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	93½	%
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	100⅞	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	93¾	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	93½	%
Crefeld-Kreis-Kempten	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Dniesterbahn	5 i. S.	W.	—	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau *	5 i. S.	L.	65½	% à 200 fl. ö. W. i. S.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5i.S.	L.	82 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	74 1/2	% à do. = do.
Ebensee-Ischl-Steger	5i.S.	W.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5i.S.	W.	78	% à do. = do.
Fünfkirchen-Barcser*	5i.S.	W.	82	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn*	5i.S.	L.	96	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	92 3/8	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5i.S.	L.	91	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn	5i.S.	L.	82	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn	5	B.	100 1/8	% à 1000 Fs., 300 Fs. = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	85 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5i.S.	L.	92	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	86 5/8	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben	5	B.	100 3/4	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	100	% in fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	93 1/2	% in Thlr. à 105 kr. }
do. do.	5	F.	103 5/8	% 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M.5	W.	92	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000
	ö.W.5	W.	87	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 1000.
do.	5i.S.	W.	105	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5i.S.	W.	102	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabothbahn*	5i.S.	W.	94 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. i. S. } à 300 fl. i. S.
do.* Emiss. 1862	5i.S.	W.	92	do. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Linz-Budweis	5i.S.	W.	100 1/2	do. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Emiss. 1870	5i.S.	W.	—	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
do.* Salzburg-Tirol	5i.S.	W.	—	do. pr. do. à do.
Kaschau-Oderberg*	5i.S.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn*	5i.S.	W.	93 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5i.S.	W.	92	% à do.
do. Emiss. 1872*	5i.S.	W.	90	% à do.
Leipzig-Dresden Partial.	3 1/2	L.	105	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	96 1/8	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	94 3/4	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	94 7/8	% à 100 und 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	105 /4	% à do.
Lemberg-Czernowitz*	5i.S.	L.	68 7/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	78 7/8	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Em.	5i.S.	L	70 3/4	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5i.S.	L.	68 1/2	% à do. = do.
Leoben-Vordernberg	5i.S.	W.	—	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	101 1/2	% }
do.	4	F.	95	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	104 1/4	% }
Lundenburg-Nikolsb.-Grussbach	5i.S.	L.	38	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	35 1/2	% à do. = do.
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	102	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	101 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	—	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	71 1/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	101	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	95	% }
do. I. Emiss.	4	L.	94 1/4	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	93 1/4	% }
do.	4 1/2	L.	101 7/8	% }
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	70	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	5i.S.	W.	50	% à 300 fl. do.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	% à do.
Märkisch-Posen	5	B.	102 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Mehltheuer-Weida	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	95 5/8	% }
do. II. Ser.	4	B.	95	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	95 5/8	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	95 3/4	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	—	% à do.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	% à do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	85	% }
do. C.	4	B.	93	% }
do. D.	4	B.	93	% } à 1000, 500 und
do. E.*	3 1/2	B.	8 .5/8	% } 100 Thlr.
do. F.* 3 1/2	4 1/2	B.	101 5/8	% }
do. G.	4 1/2	B.	100 5/8	% }
do. H.*	4 1/2	B.	101 3/4	% }
do. von 1869	5	B.	102 1/2	% }
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	—	% } à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103 1/4	% }
do. do.	4	B.	—	% }
do. Stargard-Posen	4	B.	93	% }
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	100 5/8	% } à 100 uud 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	% }
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	95 1/4	% }
do. Lit. B.	5i.S.	W.	74 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	136 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	132	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	109 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	95	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	—	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	223	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	5	B.	102 7/8	% à do.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	82	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5i.S.	W.	95 1/2	% à 200 Thlr. — 300 fl. ö. W. i. S.
Pfälzische Maxbahn	4 1/2	F.	101 3/4	% à
Pfälzische Nordbahn	5	F.	103 5/8	% à
do. do.	4 1/2	F.	101 1/8	% à
Pilsen-Priesen	5i.S.	L.	81 7/8	% 100 Thlr. — 150 fl. ö. W. i. S
Prag-Dux	5i.S.	L.	54 1/8	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	46	do. pr. do.
Rechte Oderufer	5	B.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	94 1/4	% }
do.*	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865.	4 1/2	B.	100 1/2	% }
do.	5	B.	102 1/4	% }

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1867	1868	1869	1870	1871	1872	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	1	1/2	3/5	8/5	1	4	B.	34 3/8	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner*	—	5	5	5	5	6	5	W.	139	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	7	5	5	—	5	L.	92	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	7	7	7	7 1/8	4	B.	117 3/8	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	6 3/10	6 1/2	4	B.	102 1/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	10	10	10	12	12	12	5	L.	131	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
do. Emiss. 1872 85% Einz.	—	—	—	—	—	5	5	L.	123 1/2	do. pr. do. à do.
Baltische	—	—	—	—	—	3	3	B.	51 3/4	% 125 RS. = 136 Thlr.
Bayerische Ostbahn*	7	7 1/4	8 1/2	7 1/2	8	—	4 1/2	F.	110 3/8	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	7 1/2	8	8 1/2	8	7 1/2	6	4	B.	94	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt abgest.	13 7/12	13 7/12	13 7/8	16	18 1/2	17	4	B.	143	% à 200 „
Berlin-Dresden	—	—	—	—	—	5	5	B.	63	% à 100 „
Berlin-Görlitz	—	0	1	1	0	3 1/2	4	B.	87 7/8	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	104	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	10 3/4	12	4	B.	169 1/2	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	17	18	20	14	8	4	B.	105 5/8	% à 100 „
Berliner-Nordbahn	—	—	—	—	—	5	5	B.	28	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	41 5/8	% à 200 „
Berlin-Stettin	8	8 1/6	9 1/6	9 1/6	11 5/12	12 8/[illegible]	4	B.	152 1/2	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	5	3 1/2	3 1/2	4	3	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* 5 2/10	5	6	7 1/4	7 9/20	8 1/4	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. do.
Braunau-Strasswalchner	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	8 1/3	8 1/3	7 1/2	9 1/2	7 1/2	4	B.	100 3/4	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à 200 „
Brest-Grajewo	—	—	—	—	—	5	5	B.	34 5/8	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	—	—	—	—	—	5	5	B.	49 3/4	% à 125 RS. — 136 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	8	3	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtěhrader Lit. A	10 5/47	12 5/21	12 5/21	13 13/14	18 1/10	10	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	6 1/2	7	7 1/2	7 1/4	8 1/2	7 1/2	4	L.	148 1/2	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	8 11/20	8 1/12	8 9/10	10 1/2	11 1/5	9 7/20	4	B.	128 1/2	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	5	5	5	5	B.	109 1/2	% à 200 „
Cottbus-Grossenhain	—	—	—	—	4	6	4	L.	114 1/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5 1/2	o. Z.	L.	106 7/8	% à 200 „
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	5	5	0	o. Z.	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	5	6	6	6	6	B.	13	% à 100 „
Cuxhaven-Stade 50% Einz.	—	—	—	—	—	6	6	B.	—	% à 200 „
Dniester Bahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau*(Battasz.-Domb.)	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	do. pr. do.
Dux-Bodenbach	—	5	5	5	5	5	5	W.	106	do. pr. do.
do. Lit B.	—	—	—	—	—	5	5	W.	106	do. pr. do.
Erzherzog Albrechtbahn*	—	—	—	—	—	5	5	W.	117 3/4	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser*	—	7	7	5	5	5	5	W.	139	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb.* 5 2/10	9 1/2	7	7	8	8 1/2	7	5	W.	247	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gera-Plauen Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	40	% à 200 Thlr.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	3	0	4	H.	—	% à 150 „
Gössnitz-Gera	—	—	—	—	4	4 4/5	4	L.	83	% à 100 „
Gotthardbahn 40% Einz.	—	—	—	—	—	6	6	B.	102 1/4	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4 1/4	7	0	9	12	12		W.	200	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	4	4	4	0	4	B.	39 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm.Prior.	—	—	5	5	5	2 1/2	5	B.	62	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	15	5	5	5	5	B.	37	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	—	—	—	—	—	5	5	B.	60	% à do.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5	5	5	B.	38	% à 200 Tblr.
do. do. II. Serie	—	—	—	—	—	5	5	B.	67 1/2	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	11	11 3/5	4	F.	135 1/8	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	15 10/21	19 3/4	20	17 1/7	16 1/5	14 /7	5	W.	206	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	—	5	5	5	5	5	5	W.	202	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	8 1/5	6 3/10	7 13/14	5	5	W.	198	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	5	5	5	5	5	W.	134	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	—	—	5	5	5	5	5	W.	155	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S
Leipzig-Dresden	25	28 1/2	14	14 1/2	19	16 1/2	4	L.	24 1/2	% à 100 Thlr.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	74	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*.	7	7	7	5	5	5	5	W.	146	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	2	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9 3/8	11 1/5	10 3/10	9 9/10	11 3/4	11	4	F.	177 1/4	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	2 2/8	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	4 1/2	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	—	—	—	—	—	0	4	B.	20 3/8	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Lundenburg-Nikolsb.-Grussb.	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Magdeburg-Halberstadt	13	15	10 1/2	8 2/3	8 1/2	8 1/2	4	B.	119 1/4	% }
do. Lit. B.	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/8	3 1/2	3 1/2	B.	79 7/8	% }
do. Lit. C.	—	—	—	—	—	5	5	B.	104 1/4	% } à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig	18	19	14 1/2	12	16	14	4	L.	253	% }
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	93 7/8	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	5	5	—	5	W.	39 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	—	—	4	2	0	0	4	B.	43 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	0	1 1/2	5	B.	76 1/2	% à 200 „
Münster-Enschede Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	1 1/2	5	B.	40	% à 200 „
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	93 1/4	% à 100 „
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	8 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	119 1/2	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	98 1/2	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt*	—	—	4	4	4	4	4	B.	67	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	5	1	0	0	5	B.	54 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkbg.) Stamm-Pr.	—	—	—	—	2 1/2	5	5	L.	76 3/4	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	13 2/3	5	13 1/2	12 2/3	13 2/3	13 2/3	3 1/2	B.	159 3/4	% à 100 „
do. *Lit. B.	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	13 2/3	13 2/3	3 1/2	B.	142	% à 100 „
do. Lit. D.	—	—	—	—	—	—	3 1/2	B.	159 3/4	% à 100 „
Oberhessische*	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	77 3/4	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	—	5	5	5	5	5	W.	184	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	W.	96	do. pr. do. i. S.
Oesterr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	8 1/2	10 1/2	12	12	12	10	5	W.	315 1/2	fl. ö. W. pr. Stck. v. frs. 500
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	6 3/5	16 3/5	5	3	4	4	5	W.	145 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	0	0	0	0	4	B.	46	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	0	0	0	0	5	B.	82 3/8	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	1	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Ndd. V.-B.)	—	5	5	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4 9/10	6 3/4	6	4	F.	99	% à 500 fl. S. W.
Pommersche Centralbahn	—	—	—	—	4	4	o. Z.	B.	—	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	o. Z.	B.	20 1/4	% à 200 „
Prag-Dux	—	—	—	—	5	5	5	W.	34 1/2	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	—	5	4	3	6	5	B.	120 1/2	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5	6	5	B.	119	% à 200 „
Rheinische	7 1/2	7 1/8	7 4/5	8 2/5	10	9 2/3	4	B.	131	% à 250 „

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	101 3/4	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	101 5/8	% (do.)
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	100 1/2	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	99 1/2	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	98 3/4	% à do.
do. * (Jolez-Woronosch)	5	B.	96 1/8	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	98 1/2	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	98 3/4	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	98 3/4	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	99	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L	99 1/2	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	82	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	94	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	101	% (do.)
do. III. Emiss.	4	L.	93 3/4	% (do.)
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	101	% (do.)
do. V. Emiss. *	4 1/2	L.	—	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	96 3/4	% à 100 Thlr. = 156 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	93	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	89	% à do. do.
Ungarisch-Galizische *	5 i.S.	W.	73 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	73 1/4	% à 300 fl. do.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	64 3/4	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn * (Sthlw.-Raab-Graz)	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Vorarlberger *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Warschau-Terespol *	5	B.	96	% à 1000 u. 100 S. R. — 107 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	98 3/4	% à 500 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	98	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	97	% à do.
Werrabahn *	5	L.	98	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1867	1868	1869	1870	1871	1872	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rheinische neue	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 250 Thlr.
do. Stamm-Prior.	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	10	9 2/5	4	B.	—	% à 250 „
do.* Litt. B.	—	—	4	4	4	4	4	B.	92 7/8	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	28 3/4	% à 200 „
Rumänische	—	—	—	—	—	3 3/5	5	B.	43 1/2	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	8	B.	89 5/8	% à 150 „
Russische Bahnen *	5	5	5	5 1/6	5 1/3	5 1/2	5	B.	100 5/8	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	40	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	30 7/8	% à 100 „
I. Siebenbürger *	—	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	101 1/4	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	5	5	5	W.	134 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Thüringische	8 1/2	9	8 3/4	9	10 1/2	9	4	L.	119 1/2	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	—	4	4	4	4	4	4	L.	90 3/8	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	100 1/2	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	—	—	0	0	0	0	4	B.	54 3/8	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	9/10	1 1/6	1 1/20	1 1/4	5	B.	67 1/4	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	10	5 3/4	5	W.	216	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	6	7	7	8	9	7	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	5	5	5	5	5	5	W.	108	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	5	5	5	5	W.	102	fl. do. pr. do.
Ungar. Ostbahn *	—	—	5	5	5	5	5	W.	53	fl. do. pr. do.
Vorarlberger *	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Bromberg	—	—	—	—	—	4	4	B.	—	% à 500 R. P.
Warschau-Terespol *	—	—	5	5 1/2	5 1/2	—	5	B.	—	% à 100 R.S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/8	6 2/3	9 7/12	12	12	10	5	B.	80 1/2	Thlr. pr. 60 Rub.
Weimar-Gera *	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	78	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	58	% à 200 „
Werrabahn	2 6/10	2 1/4	1 1/3	1	3	2 2/3	4	F.	53 1/2	% à 100 „
Zwickau-Lengenf.-Falkenst. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	40	% à 200 „
Schweizer Centralbahn	5 6/10	6 2/5	6 4/5	6 8/10	9	9	oh. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	7 1/2	8	7 1/2	7	9	8	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	0	0	0	0.4	2	1 3/5	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	8 3/5	11 1/5	11 1/5	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	18	15 1/4	16 3/4	10 1/2	14 1/2	16 3/4	„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	5	6 5/8	6 3/5	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	8	8		8	8	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7	7			7	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12			12	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Literatur.

* **Weltpost und Luftschifffahrt.** Ein Vortrag im wissenschaftlichen Verein zu Berlin gehalten von Dr. Stephan. gr. 8. Berlin, SpringersVerlag. Preis 16 Ngr.

Wir können die Broschüre unseres unermüdlichen Generalpost-Directors des Deutschen Reichs als eine sehr gelungene Skizze des postalischen Weltverkehrs und der neuesten Resultate der Luftschifffahrt warm empfehlen. Dieselbe bringt zunächst einen sehr anregend und unterhaltend geschriebenen geschichtlichen Abriss des ganzen Verkehrswesens und insbesondere des Postverkehrs. Wir entnehmen daraus, dass dermalen jährlich ca. 3300 Millionen Briefe (pro Tag 9 1/4 Millionen, in jeder Secunde 100 Stück) oder pro Kopf durchschnittlich 3 Briefe auf der ganzen Erde per Post befördert werden. Nur 490 Millionen davon entfallen auf den internationalen Austausch, d. i. den Wechselverkehr der verschiedenen Postgebiete. Europa ist bei dem Weltpostverkehr betheiligt mit etwa 2355 Millionen, Amerika mit 750 Millionen, Asien mit 150 Millionen, Afrika mit 25 und Australien mit 20 Millionen. Die Dichtigkeit des Briefpostverkehrs ist am grössten in Grossbrittannien, wo 800 Millionen Briefe und 80 Millionen Postkarten (29 Briefpostsendungen auf den Kopf) befördert wurden. Dann folgt die Schweiz mit 20 Briefen pro Kopf, demnächst das Deutsche Reichspostgebiet mit 14, dann Frankreich und Belgien mit je 12 Briefen pro Kopf. In Oesterreich-Ungarn entfallen 4—5 Briefe auf den Kopf der Bevölkerung. Jeder 46. Einwohner Europas schreibt täglich einen Brief. Den geringsten durchschnittlichen Briefverkehr weisst naturgemäss Russland auf (0,6 pro Kopf), obgleich dort in der neueren Zeit bedeutende und erfolgreiche Anstrengungen zur Förderung des Postverkehrs gemacht worden sind.

Die Gesammt-Einnahme der Europäischen Postverwaltungen beträgt ca. 125 Millionen Thaler, die Ausgaben 100 Millionen, Ueberschuss 25 Millionen (der Ueberschuss der Deutschen Post wegen der kostspieligen Fahrpost und der im Verhältniss zu Frankreich etc. niedrigen Posttaxe ca. 3 Millionen). Die Zahl der Postanstalten in Europa beträgt 43 000, wovon 7500 auf Deutschland und 4900 auf Oesterreich entfallen, das Postpersonal 180 000 Köpfe, wovon 60 000 auf Deutschland (der 300. Mann).

Was das Verhältniss der Post zu den Eisenbahnen anlangt, so constatirt Herr St., dass im Jahre 1873 2578 Eisenbahnzüge (im Deutschen Postgebiete) zur Postbeförderung benutzt wurden. In je 24 Stunden eilen 1815 Post-Eisenbahn-Transporte, darunter 771 ambulante Bureaux, in denen Tag und Nacht während der Fahrt gearbeitet wird, über alle Linien von Tilsit bis Constanz und von Kiel bis Belfort. 1195 Beamte und 1237 Unterbeamte der Post waren dabei beschäftigt und 2554 Meilen Eisenbahn wurden im Postdienst zurückgelegt.

Gleiches Interesse nimmt die zweite Abtheilung der Broschüre in Anspruch, welche die Geschichte und gegenwärtigen Resultate der Luftschifffahrt zum Gegenstande hat und wir glauben, dass kein Leser das Schriftchen, welches einen so vielseitigen interessanten Stoff geistreich behandelt, unbefriedigt aus der Hand legen wird.

Zum neuen Postpackettarif. In den „Grenzboten" wird gegenwärtig ein lebhafter Kampf um den neuen Postpackettarif geführt. Hervorgerufen war derselbe durch die ungünstige Kritik, welche der Tarif in dem Schürmann'schen Magazin für den Deutschen Buchhandel gefunden hatte. Es erschien darauf in den „Grenzboten" ein Artikel, welcher anscheinend von einem höheren Postbeamten herrührte und für den Tarif eintrat. Nur ganz beiläufig wurden darin erwähnt die Vorstellungen aus kaufmännischen Kreisen gegen die neue Packettaxe und die dadurch herbeigeführte Vertheuerung der Versendung innerhalb des, für jeden Platz überwiegend in Betracht kommenden Umkreises bis zu 25 Meilen, gegen den Zwang zu einer bestimmten Art von Adressen, gegen den indirecten Frankirungs-Zwang, gegen die Stellung der Alternative: entweder alle Packete ohne vorherige Benachrichtigung abholen, oder sich alle gegen besonderes Bestellgeld ins Haus bringen zu lassen, und die Opposition gegen diese neuen Einrichtungen als vom Standpuncte kleinlicher Sonder- und Zunft-Interessen dargestellt. — In der neuesten Nummer der „Grenzboten" befindet sich nun wieder ein längerer Artikel, der die Opposition gegen den Postpackettarif als vollständig gerechtfertigt erklärt und constatirt, dass die Opposition gegen denselben eine in allen Kreisen des Handels sehr verbreiteter und keineswegs eine einseitig buchhändlerischer ist. Die Einführung einer einheitlichen Packettaxe über die Entfernung von 10 Meilen hinaus an Stelle eines möglichst billigen und leicht begreiflichen Zonentarifs, sei vom volkswirthschaftlichen Standpunct unrichtig und die neue Packettaxe mindestens eine sehr weit ausgedehnte Benutzung der Privilegien, welche die Eisenbahnen zur Zeit ihrer Concessionirung unter ganz anderen Verhältnissen der Postverwaltung haben einräumen müssen. Der Artikel findet es unbegreiflich, dass die Eisenbahnverwaltungen nicht gegen die hierdurch so bedeutend gesteigerten Anforderungen der Postverwaltung und die hieraus erwachsende Verminderung des Eilgutverkehrs protestirt haben. Mit dem einheitlichen Briefporto sei es wegen des geringen Umfanges und Gewichtes der Briefe eine ganz andere Sache, als mit einem vermehrten Päckereiverkehr, denn letzterer erfordere ebenso gut wie ein vermehrter Personenverkehr eine Vermehrung der Transportmittel, da die Kosten der letzteren natürlich mit der grösseren Entfernung steigen und daher im Porto ihren entspechenden Ersatz zu finden haben. Wenn die Entfernungen nicht mehr berücksigt werden sollten, so müsse auch consequenterweise den Eisenbahnen ein einheitliches Personenfahrgeld auferlegt werden, gleichviel ob Jemann von Stolp nach Danzig oder von Memel nach Sachsen oder gar nach Lothringen reisen wolle. Am Schluss heisst es: es scheine, als ob die oberste Leitung des Reichspostwesens etwas zu viel reformire, reglementire und experementire, „es wäre sehr zu wünschen, dass die oberste Leitung des Reichspostwesens, welche offenbar von dem besten Willen für das Allgemeine beseellt ist vor Einführung wichtigerer Neuerungen Experten — wir sagen nicht Interessenten — in ausgedehnterem Masse als bisher zuziehen wollte. Hierdurch dürften die Klagen ex post gegen die Post, welche leicht zu theilweiser Verkennung der grossen Verdienste derselben führen können, zu vermeiden sein."

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Februar 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Centner Güter		Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo Februar	Differenz gegen das Vorjahr
	1874	1873	1874	1873	1874	1873	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn	52,5	52,5	52946	76729	368081	292201	34425	65725	100150	+7210	210830	+8501
Arad-Temesvarer Eisenbahn	8	8	5670	10500	61900	31000	5900	8300	14200	+839	25500	+229
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8,5	8,5	45519	44815	3134880	2583720	18095	114229	132324	+22769	301371	+78856
Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn [1]	21,80	13,20	7930	7752	84150	100302	5439	15500	20939	+6461	44176	+12158
Böhmische Nordbahn [2]	24	23	36648	32587	542016	482420	19281	67752	87033	+7344	193395	+27909
Böhmische Westbahn	27	27	30057	30386	1287900	1450342	39398	168499	207897	—15035	442180	—38993
Buschtêhrader Eisenb. Strecke Litr. A.	26,2	27,0	26282	27518	2014769	1968358	—	—	181104	+4294	407448	+30325
„ „ Strecke Litr. B [3]	29,0	25,2	24316	25582	997197	743334	—	—	102822	+14206	206394	+27222
Dniesterbahn [4]	15	15	8200	6895	63554	51629	5667	11367	17034	+436	42079	+9203
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	11,5	11,5	23900	22750	838750	413230	7120	56160	63280	+27070	140240	+69940
Eperies-Tarnower Eisenbahn [5]	7,1	—	2812	—	11728	—	1210	2197	3407	—	6891	—
Erzherzog-Albrechts-Bahn [6]	9,88	—	7922	—	58171	—	6232	6795	13027	—	25806	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	8,93	8,93	14611	17416	142228	111265	—	—	25288 [7]	+180	51646	—8940
Galizische Carl-Ludwig-Bahn	78	77	59181	54685	2320259	1003266	120467	839458	959925	+352093	1994176	+747732
Graz-Köflacher Eisenbahn	12	5,3	21487	13176	745999	683350	11254	74428	85682	+16085	186612	+33219
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	78,94	78,94	181368	155966	5340270	5066612	290190	1602081	1892271	+155593	3794516	+263073
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn	18,93	18,93	30187	26110	478400	423801	23244	57408	80652	—2729	167838	+1623
Kaiser Franz-Josef-Bahn	89,3	89,3	110203	102875	952905	1971135	128946	292838	421784	—78979	865572	—168041
a. Kaiserin Elisabeth-Bahn	75,75	72,25	128443	120439	2437121	2962054	141072	448280	589352	—91135	1248749	—111095
b. Neumarkt-Braunauer Bahn	8,00	8,00	9490	9213	397004	349896	6909	27144	34053	—2740	75673	+4806
c. Linie Wien-Kaiserebersdorf	2,50	2,50	—	—	139673	315794	—	3422	3422	—3704	7998	—3470
d. Linie Steindorf-Braunau [8]	5,10	—	4168	—	38794	—	1855	2407	4262	+4262	9652	+9652
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	48,5	48,5	36777	44832	887923	824482	27080	138790	165870	—5110	346514	+25271
Kronprinz Rudolfsbahn [9]	84,0	80,3	84015	78378	1385780	1560305	52303	193029	245332	—19139	497614	—54620
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E., u. zwar:												
a. Oesterreichische Linien	47	47	28700	24855	649464	382812	55521	177635	233156	+73086	514704	+172187
b. Rumänische Linien	224†	224†	15573	13826	151715	182879	101008*	81287*	182295*	+16555*	416385*	+72349*
Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn	12,22	5,70	4957	4377	52504	46970	2622	5218	7840	+2271	17396	+5479
Mährische Grenzbahn [10]	13,9	2,9	13373	6711	208791	109387	5915	20792	26707	+16444	53351	+31905
Mährisch-Schlesische Centralbahn	18,21	18,21	16774	16749	235474	213891	12154	24472	36626	—1018	78154	+899
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [11]	9,08	9,08	12267	12818	471012	450145	—	—	53977	—10545	154941	+23340
a. Oesterr. Nordwestbahn	84,4	84,4	100121	104279	1436005	2359108	95066	277970	373036	—123158	806799	—167407
b. deren Ergänzungs-Netz [12]	33,75	—	31632	—	662435	—	21723	65416	87139	—	170201	—
Oesterr. Staats- u. Brünn-Rossitzer Bahn	214,5	207,5	283445	302582	7766441	8658844	551082	1496589	2047671	—212594	4516559	—136817
Oesterr. Südbahn	294,25	286,95	368096	336244	5280837	6724379	547528	1551292	2098820	—98464	4473532	—196812
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	4,33	4,33	6812	6859	164333	237837	2472	16693	19165	—4781	36646	—12877
Pilsen-Priesener Eisenbahn [13]	22,18	10,27	14506	4709	205292	394105	9676	21648	31323	+15517	75681	+46720
Prag-Duxer Eisenbahn [14]	18,3	10,6	11746	3180	249042	160849	8701	26782	35483	+22024	82064	+45161
Salzburg-Halleiner Eisenbahn	2,40	2,40	4657	3651	95077	64477	1520	5604	7124	+1260	13421	+937
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,20	38,20	21510	25061	456513	471702	16567	88026	104593	—33510	208457	—70740
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	38102	41054	1333315	1391736	29651	177237	206888	+21706	461116	+34345
Theisseisenbahn	77	77	61066	81031	893000	1047500	91600	223400	315000	—55387	690000	—96304
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	15,9	15,9	34209	25729	666963	531284	24801	71636	96437	+19428	223051	+54492
Ungarische Nordostbahn [15]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ungarische Ostbahn	80	54	32466	31737	279735	282592	40122	81987	122109	+49245	248823	+96457
Ungarische Staatseisenbahnen	124,4	79,5	80919	89307	1172592	1157313	78469	332430	410899	+20522	905300	+113009
Ungarische Westbahn	49,7	40,1	44409	40253	271098	176694	34716	42352	77068	+21169	172972	+55475
I. Ung.-Galizische Eisenbahn	35,2	27,7	9058	17170	290318	131503	11024	53930	64954	+33156	131560	+70640
Vorarlberger Eisenbahn	12,8	12,8	26183	24417	116802	76046	10107	7854	17961	+2871	35625	+3316
Waagthal-Eisenbahn [16]	5,94	—	8888	—	75196	—	—	—	40159	—	76217	—
Wiener Neustadt-Grammat-Neusiedl. E.	4,82	4,82	7179	6405	127176	110350	3195	10312	13507	+2679	30394	+7393

[1] Dombovár-Báttaszék 8,61 M.) am 20. Juli 1873 eröffnet.

[2] Rumburg-Georgswalde-Ebersbach (1 M.) am 1. November 1873 eröffnet.

[3] Komotau-Brunnersdorf (1,70 M.) am 1. März und Luzna-Lischan-Rakonitz (1,20 M.) am 5. März 1873 eröffnet.

[4] Drohobycz-Boryslaw (1,588 M.) am 15. April 1873 eröffnet.

[5] Eröffnet am 1. Mai 1873.

[6] Lemberg-Stryj (9,87 M.) eröffnet am 16. October 1873.

[7] Vom 29. Januar bis 25. Februar 1874.

[8] Eröffnet am 10. September 1873.

[9] Villach-Tarvis (3,7 M.) am 25. November 1873 eröffnet.

† Kilometer. * Francs.

[10] Sternberg-Grulich (11,89 M.) wurde am 15. October 1873 eröffnet.

[11] Vom 29. Januar bis 25. Februar 1874, resp. vom 1. Dec. 1873 an.

[12] Königgrätz-Chlumetz (3,70 M) und Nimburg-Lysa-Prag (6,52 M.) am 4. October 1873 eröffnet; Königgrätz-Wichstadtl-Lichtenau (10,96 M.) und Lichtenau-Grulich (0,62 M.) am 14. Januar 1874.

[13] Pilsen-Plass (4,25 Ml.) am 21. Januar 1873 für den Frachten- und am 1. Mai für Personenverkehr; Plass-Priesen (10,29 M.) am 8. August; Neusattel-Schaboglück (0,8 Ml.) am 7. September 1873 eröffnet.

[14] Prag (Smichow)-Schlan (7,2 Ml.) am 12. Mai 1873 eröffnet.

[15] Der Ausweis der Ungar. Nordostbahn pro Februar ist uns nicht zugekommen.

[16] Pressburg-Tyrnau (5,94 M.) eröffnet am 1. Mai 1873, die 0,50 M. lange Verbindungsbahn Ratzersdorf-Weinern am 31. Januar 1874.

Officielle und Privat-Anzeigen.

„von Hengstei (bei Hagen) bis Siegen (Ruhr-Sieg-Bahn), von Letmathe bis Iserlohn und die Theilstrecke der Finnentrop - Olpe - Rothemühler Bahn von Finnentrop bis Attendorn.

Die Commission, deren Mitglieder zugleich Mitglieder der unterzeichneten Direction sind, verwaltet die ihr überwiesenen Strecken unter der oberen Aufsicht und Leitung der Direction, jedoch als selbstständige Abtheilung derselben und unter eigener Verantwortung; sie vertritt gegenüber dritten Personen und Behörden innerhalb ihres Geschäftsbereichs, auch in Processen die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Verwaltung derart selbstständig, dass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Processe, Vergleiche u. s. w. für die Verwaltung Rechte erwirbt und Verpflichtungen übernimmt.

Sie führt alle Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebs-Verwaltung ihres Bezirkes, sie entscheidet insbesondere auch über Beschwerden und Entschädigungs-Ansprüche aus dem Personen- und Güter-Verkehr, sofern die Abgangs- oder die Ankunftsstation in ihrem Verwaltungsbezirke belegen ist, und der Transport nur Bergisch-Märkische Eisenbahn-Linien berührt hat.

Die Verfügungen der Commission unterliegen der Beschwerde an den Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Der unterzeichneten Direction verbleiben zur unmittelbaren geschäftlichen Erledigung alle generellen und alle auf das Gesammt-Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bezüglichen Angelegenheiten, insbesondere die Festsetzung der Fahrpläne, die Normirung, Auslegung und Anwendung der Tarife, die Vertheilung der Wagen, die Beschaffung von Betriebsmitteln und Materialien; auch entscheidet dieselbe auf Beschwerden und Entschädigungsansprüche aus dem Personen- und Güter-Verkehr, sobald die Transporte zugleich fremde Bahnlinien berührt haben.

Es wird zur Vermeidung von Verzögerungen ersucht, Correspondenzen in Angelegenheiten, welche zum Geschäftsbereiche der Commission gehören, direct an diese zu richten.

Elberfeld, den 4. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königliche Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

a) 25 Stück Güterzugs-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen nebst Tendern, Utensilien und 3 Satz Reservestücken,
b) 10 Stück Tender-Locomotiven mit 2 gekuppelten Achsen nebst Utensilien und 2 Satz Reservestücken und
c) 10 Stück Personenzugs-Locomotiven mit 3 Achsen, von denen 2 gekuppelt sind, nebst Tendern, Utensilien und 1 Satz Reservestücke

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

versehen, bis zu dem auf

Montag, den 27. April 1874, Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Submissions- und Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und werden von demselben auf portofreie Anträge gegen Einsendung von 1 Thlr. mitgetheilt.

Die vorbezeichnete Dienststelle wird auch auf sonstige die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 4. April 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.
Wex.

Thüringische Eisenbahn.
Bekanntmachung.

Die zur Erbauung einer Fluthbrücke mit Eisenconstruction in Station $3{,}_{62}$—$3{,}_{64}$ der Bahnstrecke Leipzig-Corbetha, in Flur Fährendorf, erforderlichen Erd- und Maurerarbeiten incl. Material-Lieferungen sollen im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmungslustige verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können während der Geschäftsstunden in dem Bureau des Unterzeichneten eingesehen und die Submissions-Offerten-Formulare mit Kostenanschlags-Extracten daselbst bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten in dem Bureau des Unterzeichneten, Promenadenstrasse 5 I, ist auf

Montag, den 13. April cr., Vormittags 10 Uhr,

anberaumt, bis zu welchem die Offerten mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Fluthbrücke bei Dürrenberg“

daselbst versiegelt einzureichen sind.

Nachgebote werden nicht angenommen und später eingehende Offerten nicht berücksichtigt.

Leipzig, den 31. März 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
F. Schwarzenberg.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von:

1) 140 Stück Weichen,
2) 3 „ ganzen englischen Weichen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen Einsendung von 20 Sgr. von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten in dem Geschäftszimmer des Unterzeichneten ist auf

Donnerstag, den 16. April 1874, Vormittags 10 Uhr

anberaumt. Die Offerten sind bis zu dem festgesetzten Termine versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Weichen“

an den Unterzeichneten einzusenden.

Cassel, den 30. März 1874.

Der Obermaschinenmeister.
Büte.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die mit 660 Thlr. Gehalt dortirte Stelle eines Zeichners in den hiesigen Werkstätten ist vacant. Hierauf Reflectirende, welche nicht über 30 Jahre alt sind und bei einer tüchtigen theoretischen Ausbildung genügend practische Erfahrung besitzen, um sich baldigst zum Assistenten des Maschinenmeisters zu qualificiren, wollen sich unter Beifügung der Zeugnisse etc. bis zum 15. Mai d. J. an uns wenden.

Altona, den 7. April 1874.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 30.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für 1½ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 17. April 1874. (Schluss der Nummer: 15. April, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 8 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

Die finanziellen Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen von 1855 bis 1873.

Ein Beitrag zur vergleichenden Eisenbahnstatistik von Dr. G. Stürmer.

Die Frage der Tarifänderung ist nicht nur für die Eisenbahn-Verwaltungen eine brennende, sondern auch für das betheiligte Publicum von grossem Interesse. Da sich über dieselbe nur nach ziffermässigen Belegen entscheiden lässt, so hat bekanntlich das Reichs-Eisenbahn-Amt am 12. März c. an die Eisenbahn-Verwaltungen die Aufforderung ergehen lassen, nach einem beigefügten Schema die Betriebsergebnisse der Jahre 1867 bis 1873 zu ermitteln und bei ihm zur Vorlage zu bringen. Voraussichtlich dürfte jedoch, ehe eine Zusammenstellung dieser umfangreichen Ermittelungen dem Publicum zugänglich wird, noch eine grössere Frist verstreichen, und deshalb wird die folgende summarische und übersichtliche Zusammenstellung, hauptsächlich nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bearbeitet, welche auch zur Vergleichung noch die Jahre 1855, 1860 und 1865 heranzieht, vielleicht nicht ohne Interesse sein. Sie giebt für die einzelnen Bahnverwaltungen die Betriebslänge am Schlusse jedes Jahres, die Anlagekosten pro Kilometer Baulänge, die Bruttoeinnahmen, Betriebsausgaben und den Ueberschuss pro Kilometer der Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte, und die dadurch erreichte Verzinsung des Anlagecapitals. Die allgemein durchgeführte Reduction der Einnahme und Ausgabe auf den Kilometer erleichtert die Vergleichung der Ergebnisse der einzelnen Bahnen untereinander, welche in der im vorigen Jahre erschienenen statistischen Zusammenstellung von Dr. Scheffler noch eine besondere Rechnung nöthig macht.

Bei der Berechnung für das Jahr 1872 sind in Ermangelung der Vereinsstatistik die Geschäftsberichte der Bahnen zu Grunde gelegt, deren Angabe zumeist mit den in der Vereinsstatistik befolgten Principien übereinstimmen, während die nach etwas abweichenden Grundsätzen aufgestellten Angaben der Preussischen Statistik für das Jahr 1872 in Klammern beigefügt sind. Für das Jahr 1873 (bei einigen Bahnen auch für 1872) konnten bei den meisten Bahnen vorläufig nur die nach den officiellen Veröffentlichungen berechneten kilometrischen Bruttoeinnahmen angegeben werden.

Um die Zahlenangaben nicht allzusehr zu häufen, und weil es sich aus den beigebrachten Daten für jeden einzelnen Fall leicht berechnen lässt, ist weggelassen, in welchem Verhältnisse die Anlagekosten, die Einnahmen, Ausgaben und der Ueberschuss von Jahr zu Jahr zu- oder abgenommen haben, so wie auch die Schlussfolgerungen, welche sich für oder gegen die Nothwendigkeit einer Tariferhöhung aus der gegebenen Uebersicht ziehen lassen, den Fachmännern und Sachverständigen überlassen bleiben. Zum Schlusse dieser statistischen Zusammenstellung wird eine summarische Angabe für die drei Kategorien der Staatsbahnen, der Privatbahnen in Staatsverwaltung und der Privatbahnen unter eigener Verwaltung, sowie eine Vergleichung mit den gleichzeitigen Betriebsergebnissen der Englischen, Französischen, Belgischen, Oesterreichischen und Russischen Eisenbahnen gegeben werden. In Bezug auf die Reihenfolge der Bahnen ist die in der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen befolgte Ordnung beibehalten.

A. Staatsbahnen.

1. Badische Eisenbahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	299	75 847	6850	3147	45,9	3703	4,9
1860	358	74 519	7221	3136	43,4	4085	5,5
1865	564	78 599	7708	3768	48,9	3940	5,0
1867	749	80 201	7883	3786	48,0	4097	5,4
1868	831	80 867	7774	3853	49,6	3921	5,0
1869	877	81 341	7278	3715	51,1	3563	4,5
1870	959	78 598	6759	3327	49,3	3432	4,4
1871	982	78 546	9861	4366	44,3	5495	7,2
1872	982	—	8415	—	—	—	—
1873	1102	—	8650	—	—	—	—

2. Bayerische Staatseisenbahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	957	55496	3754	2231	59,4	1523	2,8
1860	1158	65419	5400	2643	48,9	2757	4,4
1865	1480	64126	7051	3686	52,3	3365	5,9
1867	1689	62909	7416	3906	52,7	3510	6,2
1868	1689	64744	7599	4399	57,9	3200	5,9 (7,8)
1869	1759	66439	7231	4561	63,1	2670	4,2 (5,8)
1870	1794	66638	7246	4562	63,0	2684	4,7 (5,0)
1871	1998	69242	8291	5515	66,5	2776	4,5 (5,0)
1872	2071	69487	7523	4932	65,6	2591	4,3 (4,6)
1873	2142	—	7708	—	—	—	—

Der Rückgang in der Verzinsung des Anlagecapitals ist hier besonders auffallend.

3. Elsass-Lothringische Reichs-Eisenbahn.
(excl. der Luxemburger Wilhelmsbahn).

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlage-kosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1872	822	118885	10915	8212	75,2	2703	2,1
1873	866	—	10350	—	—	—	—

4. Main-Neckar-Eisenbahn.
(Betriebslänge unverändert 88 Kilom.)

1855	—	70423	6377	2883	45,2	3494	5,0
1860	—	73733	9703	4565	47,0	5148	6,9
1865	—	80274	11450	5973	52,2	5477	6,8
1867	—	80449	12509	6753	54,6	5756	7,2
1868	—	80609	11769	6003	51,0	5766	7,2
1869	—	80687	12583	7297	58,0	5286	6,6
1870	—	80702	13130	7955	60,6	5175	6,4
1871	—	80807	22138	9915	44,8	12223	15,1

Für die Jahre 1872 und 1873 liegen keinerlei Angaben vor.

5. Oldenburgische Eisenbahn.

1868	97	44619	2463	1298	52,7	1165	2,7
1869	152	36617	2690	1253	46,6	1437	3,3
1870	152	36617	2905	1114	38,3	1791	4,9
1871	165	35836	3234	1309	40,5	1925	5,8
1872	165	—	3656	—	—	—	—
1873	190	—	3867	—	—	—	—

6. Frankfurt-Bebraer Bahn
(früher Bebra-Hanauer.)

1867	89	—	1684	1449	86,1	235	—
1868	145	71957	1799	1760	97,8	39	0,04
1869	145	77056	4585	2932	64,0	1653	2,1
1870	145	78520	7034	3935	56,0	3099	4,0
1871	145	79084	9724	4627	47,6	5097	6,5
1872	191	87960	7410	4035	54,5	3375	3,8
	(169)	(88053)	—	—	—	—	(4,0)
1873	212	—	7184	—	—	—	—

Die eingeklammerten Zahlen bei dem Jahre 1872 beziehen sich nur auf den Preussischen Theil der Bahn, nicht auf die gepachtete Strecke von der Bayerischen Grenze bis Gemünden. (Fortsetzung folgt.)

* **Zum Entwurf eines Gesetzes, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 27. Juni 1871 über die Pensionirung und Versorgung der Militärpersonen.** Unsere in No. 14 Seite 166 der diesjährigen Eisenbahnzeitung enthaltenen Bemerkungen über die Gesetzesvorlage, betreffend einige Abänderungen und Ergänzungen des Reichsgesetzes vom 27. Juni 1871, soweit dieselbe die bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung beschäftigten Militärinvaliden betrifft, scheinen nicht ohne Erfolg gewesen zu sein.

In das aus den Verhandlungen des Reichstags hervorgegange und unter dem 4. April cr. publicirte Gesetz ist die in dem Entwurfe enthaltene Bestimmung, dass unter Civilbeamten im Sinne des Reichsgesetzes vom 27. Juni 1871 auch die bei Privatbahnen unter Staatsverwaltung angestellten Beamten zu verstehen seien, nicht mit aufgenommen. Gedachte Militärinvaliden behalten also nach wie vor ihre Militärinvalidenpension.

Berliner Briefe.

Berlin, 14. April. (Preussische Bank und General-Versammlungen; Eisenbahnbaugesellschaften; Deutsche Pferdebahngesellschaft; Tariffrage; Eisenbahnvorlagen; Oberschlesische Eisenbahn; Breslau-Warschau; Rechte Oder-Ufer-Bahn; Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn; Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.)

Die Preussische Hauptbank hat sämmtlichen Actiengesellschaften einen Antrag unterbreitet, welcher namentlich für einige Eisenbahngesellschaften von Tragweite ist. Es ist der Antrag, über die bei ihr von Clienten hinterlegten Actien Certificate ausstellen zu dürfen, auf Grund deren der Eintritt zur Generalversammlung ebenso erfolgen kann, als wären die Actien selbst angemeldet. Für alle sonstige industriellen Actieninstitute hat der Antrag keinen Belang und wird keine Opposition finden. Anders steht es aber bei Bahngesellschaften, wie die Köln-Mindener und Rheinische, deren Vorstände diesen von privater Seite in ähnlicher Form schon mehrfach eingebrachten Antrag stets energisch bekämpft haben, um den Besuch der Generalversammlung möglichst auf dauernde Interessenten zu beschränken und Elemente fern zu halten, bei deren Actienbesitz es sich nur um eine vorübergehende Speculation handelt und deren Abstimmung daher eine von besonderen Interessen dictirte sein kann. Die bisher in dieser Beziehung obwaltenden prophylactischen Maassregeln würden durch Annahme jenes Antrags der Preussischen Bank zum Theil illusorisch.

Die Plessner'sche Eisenbahnbaugesellschaft macht gegenwärtig viel von sich reden. Der Geschäftsbericht häuft alle Schuld an den traurigen Irrthümern auf Herrn Plessner, während die Actionaire den Verwaltungsrath dafür mit verantwortlich halten. Die Sache kommt in der heutigen Generalversammlung zum Austrag und kann eventuell das Schicksal der Gesellschaft besiegeln.

Die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft hat die Genugthuung, dass sie vor dem Holländisch-Westfälischen Eisenbahn-Unternehmen entlastet worden ist. Die betreffende Eisenbahngründung ist von den Interessenten nämlich vertagt worden.

Die Deutsche Pferdebahn-Gesellschaft, welche in den Quistorp'schen Concurs verwickelt worden, hat erfreulicher Weise die Pferdebahn Elberfeld-Barmen unter der Concurs-Administration zur Vollendung gebracht.

Die bisherigen Conferenzen im Reichseisenbahnamte zur Vorberathung der Eisenbahntariffrage haben sich, so wird officiös berichtet, auf die Feststellung der Form der Tarife bezogen. Diese Verhandlungen sind nunmehr zum Abschlusse gediehen und haben zu einer Einigung über eine einheitliche Gütertarifform geführt, welche man seiner Zeit den verbündeten Regierungen zur Annahme empfehlen wird. Morgen (am 15.) wird der Eingang der von den Deutschen Eisenbahndirectionen eingeforderten vorläufigen Berichte über die Betriebsergebnisse der Jahre 1867—73 erwartet, und werden alsdann die Verhandlungen über die Frage der Tariferhöhung beginnen.

Auf morgen ist für die Eisenbahn-Commission des Abgeordnetenhauses, dessen Berathungen heute wieder aufgenommen wurden, eine Sitzung anberaumt zur Berathung über die Eisenbahn-Anleihe von 5 600 000 Thlr. und über die für die Halle-Casseler Bahn zu übernehmende Zinsgarantie des Staates, sowie über die Vollendung der Bahnen Hanau-Offenbach, Tilsit-Memel, Arnsdorf-Gassen. Dem Abgeordnetenhause sollen übrigens, wie schon erwähnt, noch mehrere Vorlagen zugehen; die eine derselben betrifft die Uebernahme der Zinsgarantie von 5 Millionen für den Bau der Nordbahn, die zweite Vorlage wird eine Geldsumme fordern zur Vervollständigung des Betriebsmaterials der Königlichen Ostbahn, welche deshalb erforderlich ist, weil der Verkehr nach Russland in letzter Zeit in erheblichem Maasse sich gesteigert habe.

Die Dividende der Oberschlesischen Eisenbahn für 1873 ist auf 13²/₃ Proc. festgestellt worden. Ueber die Details des Abschlusses sind folgende runde Zahlen mitzutheilen: Die Brutto-Einnahmen betrugen auf der Hauptbahn 7 851 000 Thlr., für Breslau-Posen-Glogau 2 306 700 Thlr., für Stargard-Posen 1 355 850 Thlr., für Neisse-Brieg 219 000 Thlr., für Wilhelmsbahn 1 408 000 Thlr., für Oberschlesische Zweigbahnen 179 700 Thlr., für Niederschlesische Zweigbahn 358 000 Thlr., zusammen 13 678 250 Thlr. Die Betriebs-Ausgaben beliefen sich auf der Hauptbahn 3 427 500 Thlr. = 43,65 Proc., Breslau-Posen-Glogau 1 296 500 Thlr. = 57,20 Proc., Stargard-Posen 686 100 Thlr. = 50,60 Proc., Neisse-Brieg 122 800 Thlr. = 56,08 Proc., Wilhelmsbahn 754 500 Thlr. = 53,59 Proc., Oberschlesische Zweigbahn 64 900 Thlr. = 31,68 Proc., Niederschlesische 201 900 Thlr. = 56,40 Proc., zusammen 6 554 200 Thlr. = 47,96 Proc. gegen 5 495 069 Thlr. = 44,57 Proc. im Jahre 1872. Die Rücklage in den Erneuerungsfonds betragen für die Hauptbahn 1 014 300 Thlr., für die Breslau-Posen-Glogauer 340 000 Thlr., für die Stargard-Posener 261 400 Thlr., für die Neisse-Brieger 28 000 Thlr., für die Wilhelmsbahn 184 300 Thlr., für die Oberschlesische Zweigbahn 73 600 Thlr., für die Niederschlesische Zweigbahn 68 100 Thlr. Die Ueberschüsse betragen: für die Hauptbahn (nicht angegeben), für Breslau-Posen 136 000 Thlr., für Stargard-Posen 44 700 Thlr., für Neisse-Brieg 4600 Thlr., für Wilhelmsbahn (Zuschuss) 30 000 Thlr., für Oberschlesische Zweigbahn (Ueberschuss) 41 000 Thlr., für Niederschlesische Zweigbahn (Zuschuss) 72 000 Thlr. Die Staatscasse erhält: Superdividende 706 800 Thlr., Steuer 288 000 Thlr.

In der in Poln. Wartenberg stattgehabten Generalversammlung der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft gelangte ein Schreiben des Handelsministers zur Verlesung, wonach die Genehmigung einer Prioritätsanleihe, im Betrage von 250 000 Thlrn., in Aussicht gestellt wird, sobald das Gesellschaftsstatut den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs entsprechend abgeändert werde. Es soll daher demnächst eine ausserordentliche Generalversammlung behufs Aenderung der Statuten einberufen werden. Die Generalversammlung beschloss demnächst die Aufnahme einer Anleihe von 250000 Thlrn. und beauftragte den Verwaltungsrath mit Ausführung dieses Beschlusses. — Der Antrag auf Ueberlassung des Betriebs der Breslau-Warschauer Bahn an die Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn wurde zurückgezogen.

Die Direction der Rechte-Oder-Ufer-Bahn hat beschlossen, bei dem Verwaltungsrathe, der Generalversammlung und dem Handelsminister die Genehmigung zur Uebernahme des Betriebes der Oels-Gnesener Bahn und zu einer 10jährigen Garantie der betreffenden Stamm-Prioritäten mit 4 Proc. vorschussweise nachzusuchen.

Die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist in Folge höheren Auftrags mit der Ausführung der allgemeinen Vorarbeiten für folgende Eisenbahnlinien in Oberschlesien beschäftigt: 1. von Liegnitz über Gogolin, Leschnitz, Brzezinka, Gleiwitz, Antonienhütte, Kattowitz nach Myslowitz; 2. von Gleiwitz über Rybnik nach Oderberg; 3. von Gleiwitz über Nicolai nach Oswiecim 4. von Gleiwitz über Beuthen und Königshütte nach Kattowitz.

Die Dividende der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn pro 1873 ist auf 8 Proc. festgesetzt.

* **Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft** (Bilanz vom 31. December 1873.

Activa.	Thlr.	Sgr.	Pf.
1. Bau-Conten der Bahnstrecke Berlin-Görlitz*) .	12 161 319	2	4
2. Rest des von der Prioritäts-Anleihe I. Emission zur Beschaffung von Betriebsmitteln bestimmten Betrages von 400 000 Thlr.	88 680	27	8
3. Forderung an den General-Bauunternehmer für bezahlte Bauzinzen, für bezahlte Grundentschädigungen und für ausgeführte Bauarbeiten**)	329 531	29	6
4. Werth der am 31. December 1873 verbliebenen Materialien-, Uniformen- und Inventarien-Bestände pro 1873	188 478	21	6
5. Guthaben bei Bankhäusern und Bankinstituten	2 168 924	13	10
6. Bau-Conten der Bahnen Lübbenau-Senftenberg (Landesgrenze), Weiswasser-Muskau und Görlitz-Reichenberg (Zittau)	4 088 182	16	2
7. Vorschüsse auf Nähmaschinen und Taschenuhren	7124	2	6
8. Diverse Vorschüsse und Debitores	116 431	26	5
9. Bau-Conten des Directions-Oberbeamten- und Postgebäudes, desgleichen für den Umbau des Bahnhofsgebäudes Berlin, Anlage einer neuen Werkstatt, sowie Herstellung von Geleis- und Telegraphen-Anlagen und Etablirung neuer Stationen etc. ***)	918 109	—	3
10. Kassen-Bestand am 31. December 1873 . . .	153434	24	2
11. Baarbestand der Stationskassen am 31. December 1873 und Guthaben bei fremden Bahnen .	16 542	13	1
12. Effecten-Conto	282 786	3	9

Die Effecten bestehen in:

10 000 Thlr.		5%ige Niederschlesische Zweigbahn Prioritäts-Obligationen,
20 000	„	5%ige Magdeburg-Halberstädter Priotitäts-Obligationen,
10 000	„	dto. Berlin-Hamburger Prioritäts-Obligationen,
7 000	„	dto. Berlin-Görlitzer dto.,
155 000	„	4½ %ige Berlin-Görlitzer Prioritäts-Obligationen Littr. B.,
10 000	„	4%ige Preussische Staats-Anleihe
29 200	„	Berlin-Görlitzer Stamm-Prioritäts-Actien.
81 000	„	Märkisch-Posener Stamm-Actien.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Summa	20519546	1	2

Passiva.	Thlr.	Sgr.	Pf.
1. Actien-Capital der Gesellschaft	11 000 000	—	—
2. Prioritäts-Obligationen I Emission	1 223 600	—	—
3. Ausgelooste „ I. Emission	26 400	—	—
4. Prioritäts-Obligationen Litt. B., soweit solche bis jetzt emittirt.	7 213 800	—	—
5. Reserve-Fonds	32 429	8	9
6. Erneuerungs-Fonds	263 066	8	10
7. Rückständige Dividenden der Stamm- u. Stamm-Prioritäts-Actien, sowie Zinsen der Prioritäts-Obligationen	37 698	11	4
8. Amortisations-Fonds der Prioritäts-Obligationen I. Emission	15 415	—	—
9. Cautionen	12 499	18	10
10. Diverse Creditores	83 340	18	6
11. Bestand der Pensionskasse	50 594	23	4
12. Bestand auf dem Conto der Restausgaben pro 1872 et retro . . . . 69 461. 12. 3.			
13. Ueberschuss der Betriebs-Rechnung pro 1872 . . . . . 491 240. 19. 4.	560 702	1	7

welche Summe (12 und 13) wie folgt, verwendet wird:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
a. zur Gewährung einer Dividende zu 5% für 5 500 000 Thlr. Stamm-Prioritäts-Actien . .	275 000	—	—
b. desgleichen von 3% für 5 500 000 Thlr. Stamm-Actien	165 000	—	—
c. zur Zahlung der Eisenbahnsteuer von	11 578	28	5
d. Specialreserve für die Forderung an den General-Bauunternehmer . .	81 000	—	—
e. zu Restausgaben pro 1873 et retro	28 123	3	2
Summa wie ad 12. u. 13.	560 702	1	7

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Summa	20 519 546	1	2

*) Die Activ-Position 1 setzt sich zusammen: a. aus dem dem General-Bau-Unternehmer zur Hersellung der Bahn zum Pari-Course überlassenen Actien-Capital von 11 000 000 Thlr. ferner b. aus den, demselben durch Beschluss der General-Versammlung vom 27. November 1867 für Mehrarbeiten bewilligten 850 000 Thlr. c. aus den von 400 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen I. Emission zur Beschaffung von Betriebsmitteln bereits verwendeten 311,319 Thlr. 2 Sgr. 4 Pf. zusammen 12 161 319 Thlr. 2 Sgr. 4 Pf. Die in der vorjährigen Bilanz ausserdem hier für neue Anlagen, zu deren Herstellung der General-Unternehmer nicht verpflichtet, sowie zu dem Ankauf eines Grundstückes für das Directorial- etc. Gebäude aufgeführten 76 765 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf. sind auf Titel 9 übertragen.

**) Vorbehaltlich der Uebertragung derjenigen Beträge, welche der General-Bauunternehmer hiervon erstatten wird, nach No. 3.

***) Zur Deckung der Forderung sub Activ-Position 3, sowie der noch nicht ausgeführten, in dem Geschäftsbericht pro 1872 specificirten Baurückstände des General-Bauunternehmers sind der Gesellschaft von den General-Unternehmer; a. der Rest bei der Königlichen Hauptbank (jetzt bei der Königlichen General-Staats-Casse) deponirten Bau-Caution bestehend in:

60 000 Thlr. 4%ige Preussische Staatsanleihe de 1850, 9800 Thlr. Berlin-Görlitzer Stamm-Prioritäts-Actien à 43 Thlr. 6 Sgr. baar überwiesen. b. die Summa von 155 231 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf. bei dem Bankhause Jos. Jaques deponirt mit dem Vorbehalte, dass der Gesellschaft darüber erst nach erfolgter schiedsrichterlicher Entscheidung über die streitigen Fragen verfügen darf.

Unter Bezugnahme auf vorstehende Bilanz, macht die Direction bekannt, dass die Inhaber der Stamm-Prioritäts-Actien die auf diese mit 10 Thlr. pro Stück, der Stamm-Actien die auf diese mit 3. Thlr. pro Stück entfallenden Dividende vom 25. April d. J. ab gegen den Dividendenschein No. 2 pro 1873 in Berlin: bei der Gesellschafts-Hauptkasse zu Berlin, Görlitzer Bahnhof, bei der Direction der Disconto-Gesellschaft daselbst, Behrenstrasse No. 43. 44, bei dem Bankhause Jos. Jaques, daselbst Mauerstrasse No. 36, und in Breslau: bei dem Schlessichen Bankverein erheben können.

* Die **Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft** wird nach definitiver Festsetzung den Betrieb auf der nahezu vollendeten Bahnstrecke Bremen-Hamburg nunmehr mit dem 1. Juni d. J. eröffnen. Der Fahrplan ist bereits entworfen und werden ausser drei Personenzügen auch zwei Courierzüge eingelegt werden. Die neue Strecke hat eine Länge von ca. 14 Meilen und zählt ausser Bremen die Stationen Ober-Neuland, Sagehorn, Ottersberg, Sottrum, Rotenburg, Scheessel, Lauenbrück, Tostedt, Buchholz, Hittfeld, Harburg und Hamburg.

— *k* — **Aus Sachsen.** (Chemnitz-Komotauer Eisenbahn.) Ueber die Verhältnisse der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn, deren Bau bekanntlich die Baugesellschaft Plessner & Co. in Berlin übernommen hat, circulirten in letzter Zeit beunruhigende Gerüchte, die mit der misslichen Lage der gedachten Baugesellschaft im Zusammenhange standen. Die Direction der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft hat sich nun bestrebt, diese Gerüchte durch die Versicherung zu zerstreuen, dass die Zinsen für die Prioritäten sowohl für den nächsten als auch für die darauf folgenden Termine sehr wohl bezahlt werden können und fügt hinzu, dass nach der Gesellschaft gestellten Concessionsbedingungen der Bau der Bahn bis zum Juni 1875 vollendet sein soll, dass aber nach dem jetzigen Stande der Bauten alle Aussicht vorhanden ist, den Betrieb bereits Anfang October 1874 eröffnen zu können. Die Verlegenheiten der Plessner'schen Baugesellschaft könnten die Frage über die Fertigstellung nur insoweit berühren, als letztere sich etwas über den 1. October 1874 hinaus, keineswegs aber über die Concessionsfrist hinaus erstrecken würde. (Des Näheren über den Baustatus siehe No. 27 Seite 298 d. Ztg.)

Seit dem 16. März a. c. werden ausserdem mit den zwischen Flöha und Hohenfichte verkehrenden Bauzügen Kohlen und sonstige Güter in Wagenladungen für das Max Hauschild'sche Fabriketablissement befördert. Bis Ende Juli a. c. dürfte die ganze Bahn mit Bauzügen befahren werden können.

Der soeben ausgegebene Geschäftsbericht dieser Eisenbahn pro 1873 ergeht sich zunächst über die in diesem Jahre erfolgte Expropriation, soweit sie Ende 1872 noch nicht geschehen war, über die Erdarbeiten — Ende 1873 ca. 80 % vollendet —, über die Wegebauten und Kunstbauten und theilt mit, dass die Hochbauten erst im September 1873, bis wohin die Genehmigung der Projecte noch ausstand, angefangen werden konnten, bei der günstigen Herbstwitterung jedoch dermassen gefördert wurden, dass ein Theil bereits unter Dach gebracht, der andere Theil aber bis Mitte laufenden Jahres vollendet werden kann.

Bezüglich Uebernahme des Betriebes auf der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn sind Seitens der Verwaltungsorgane der Letzteren mit der Sächsischen Staatsregierung Verhandlungen gepflogen worden und zwar auf der Basis, dass die Staatsbahn als Betriebsleiterin einen zu fixirenden Antheil an der Brutto-Einnahme der Bahn erhalten sollte. Die Regierung hat indessen diese Offerte abgelehnt.

Die Bilanz vom 31. December 1873 weist an Activen nach:

	Thlr.	Ngr.	Pf.
Caution bei der Kgl. Cautions-Hauptkasse	130 000	—	—
Bauconto	4 195 690	—	—
Effecten-Depôt-Conto nach dem Course 31/12. 73.	745 336	26	2
Wechseldepôtconto	379 600	—	—
Debitoren	698 579	4	9

Dem Gesammtbetrage dieser Activen an 6 149 206 Thlr. 1 Ngr. 1 Pf. stehen an Passiven in gleicher Gesammthöhe gegenüber:

Eingezahltes Actiencapital	2 452 435 Thlr.	27 Ngr.	5 Pf.
Prioritäten-Capital	3 350 000 „	— „	— „
Caution der Baugesellsch. Plessner & Co.	260 000 „	— „	— „
Creditoren	72 401 „	25 „	6 „
Erzielter Zinsen-Ueberschuss, abzüglich gehabter Verluste an Effecten,	14 368 „	8 „	— „

Die am 11. d. M. in Dresden abgehaltene ordentliche Generalversammlung, welcher der Bankier Julius Alexander aus Berlin präsidirte, war von 32 Actionären, die 552 Stimmen und 2792 Actien vertraten, befasste sich zumeist mit den Verhältnissen der Gesellschaft F. Plessner & Co. in Berlin. Ein hierüber vom Director Palm vorgetragener Nachtragsbericht giebt sich der begründeten Hoffnung hin, die Geschäftsverbindung mit F. Plessner & Co. ohne irgend welchen Nachtheil für die Gesellschaft zu lösen und den Bau mit den verfügbaren Mitteln zu vollenden. Der gegenwärtig gedrückte Coursstand der Prioritäten wurde als ungerechtfertigt bezeichnet und auf Börsenmanöver zurückgeführt. Die Versammlung sprach darauf einstimmig die Justification der Jahresrechnung aus. In den Verwaltungsrath wurden neu, resp. wiedergewählt: Bankier Julius Alexander in Berlin, J. L. Eltzbacher in Köln, Bürgermeister Germann in Marienberg, W. von Herder auf Rauenstein, Kaufmann Dobberke in Dresden und Tauscher in Olbernhau.

* **Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn** hat für den Monat März l. J. nachstehende Betriebsresultate zu verzeichnen:

An Frachten wurden befördert . . . . 1.097 500 Zoll-Centner.
Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 80 970 fl. OeW.
Die Kohlenwerke der Gesellschaft in Dux producirten . . . . 484 230 Zoll-Centner.

Vergleicht man die Ergebnisse des März 1874 mit denen des gleichen Monats der Jahre 1872 und 1873, so ergibt sich folgendes Bild:

	Frachten. Zoll-Ctr.	Gesammteinnahme fl.	Kohlenbeförderung Zoll-Ctr.
März 1874	1.097 500	80 970	484 230
„ 1873	488 500	42 470	443 920
„ 1872	148 436	13 934	144 600

Vier neue Zweigbahnen zu Kohlenwerken sind im Bau.

Personal-Nachrichten.

Reichs-Eisenbahn-Amt. Bei demselben sind: der Eisenbahn-Calculator August Goedcke und der Bureau-Diätar Carl Reinhold Eckelt als Geheime expedirende Secretäre und Calculatoren angestellt worden.

Preussen. Der Regierungs-Assessor Senftleben, bisheriges Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction in Hannover, ist in gleicher Eigenschaft zur Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn in Münster versetzt worden. Der Regierungs-Assessor Klemme ist zum Mitgliede der Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover ernannt und zugleich mit der commissarischen Verwaltung der Stelle des Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Commission in Harburg betraut, sowie der Regierungs-Assessor Menz zum Mitgliede der Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover ernannt worden. Der Königl. Eisenbahn-Baumeister George, früher in Rybnik, jetzt in Cassel, ist in gleicher Amtseigenschaft zur Nassauischen Staats-Eisenbahn mit Anweisung des Wohnsitzes zu Lahnstein versetzt; der bisherige Baumeister Albert Zeyss zu Berlin ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und sind demselben die Functionen eines Abtheilungs-Baumeisters bei dem Bau der Eisenbahn von Berlin nach Nordhausen mit dem Wohnsitze in Stassfurt übertragen worden. Der bisherige Maschinentechniker May zu Königsberg i. Pr. ist als Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister bei der Ostbahn angestellt; der Maschinenmeister Jordan zu Castel bei Mainz ist zum Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister ernannt und bei der Nassauischen Staats-Eisenbahn daselbst definitiv angestellt worden.

Ausland.

—st— **Gotthardbahn.** (15. Monatsbericht). I. Grosser Tunnel Am letzten Februar 1874 waren hergestellt:

Nordseite (Göschenen).		
am Richtstollen	$728_{,0}$	laufende Meter
an der Erweiterung desselben	$680_{,0}$	„
Südseite (Airolo).		
am Richtstollen	$703_{,0}$	„
an der Erweiterung desselben	$405_{,0}$	„
am Gewölbmauerwerk	$145_{,0}$	„
am östlichen Widerlager	$101_{,9}$	„
am westlichen Widerlager	$141_{,6}$	„
am Entwässerungscanal	$115_{,8}$	„

Durchschnittlich waren dabei 1172 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Die geologischen Verhältnisse zeigten keine wesentliche Veränderung; eine am 3. März gemachte Beobachtung ergab als Temperatur der Luft an der Angriffsstelle, unmittelbar nach Entladung der Minen $+ 21_{,4}$ °C. und nach Beendigung der Bohrarbeit $+ 16_{,2}$ °C., mithin im Mittel $18_{,8}$ °C. während die Temperatur der äusseren Luft $+ 3_{,0}$ °C. war. Im Richtstollen arbeiteten fortwährend 6 Maschinen Dubois und François, mit denen ein durchschnittlicher Fortschritt von $2_{,348}$ Meter per Tag erzielt wurde. Die definitiven Compressoren haben nicht nur die zur Bohrung und Ventilation erforderliche comprimirte Luft geliefert, sondern auch noch solche zum Betrieb von 5 Maschinen MacKean, welche bei der Erweiterung des Stollens in Verwendung sind.

Werkplatz Airolo. Auch hier ist bezüglich der geologischen Verhältnisse keine wesentliche Aenderung eingetreten. Der Wasserzudrang nimmt fortwährend ab und betrug in der Tiefe von 703 Met. noch 135 Liter pro Secunde, mit einer Temperatur von $8_{,4}$ bis $9_{,0}$ °C. Die Temperatur der Luft im Stollen war im Mittel $+ 12_{,85}$°, die der äusseren $+ 1_{,85}$ °C. Die geringe Cohärenz eines Theils des Felsens verlangte grosse Vorsicht und eine feste Auszimmerung, auch musste man deshalb die Maschinenarbeit während 4 Tagen aussetzen; die Handarbeit ging nur sehr langsam vorwärts. Am 24. Februar konnte man wieder mit den Maschinen beginnen, doch blieben die Verhältnisse, wegen des starken Druckes der Schichten, sehr ungünstig; der durchschnittliche Fortschritt war $1_{,975}$ Meter per Tag. Obgleich die Wassermenge zur Bewegung der Turbinen gering war, so haben doch die definitiven Compressoren das ganze Quantum der comprimirten Luft geliefert und vom 24. Februar auch noch zum Betriebe von 5 Bohrmaschinen, System Sommeiller, welche auf einem neuconstruirten Gestelle angebracht sind und zur Erweiterung des Stollens dienen.

Tessinische Thalbahnen. Das Wetter war im Allgemeinen den Bauten günstig und nahmen dieselben einen befriedigenden Fortgang.

—HS— **Nordamerica.** Die Nord-Pacific-Eisenbahn ist ausgerüstet und dem Betriebe übergeben von Duluth, dem westlichen Ende des oberen Seees bis Bismark am Missouri, eine Entfernung von 452 Meilen engl. und von Kalama am Columbiafluss bis Tacoma am Puget Sound, eine Entfernung von 105½ engl. Meilen. Von Kalama aus ist der Verkehr noch 400 Meilen stromaufwärts durch die Oregon-Dampfschiffgesellschaft vermittelt, so dass also nun directe Verbindungen, zwischen den Territorium Idaho und Washington und dem Staate Oregon und den Flüssen des stillen Oceans bestehen. Nach sorgfältigen Erwägungen und Untersuchungen ist Tacoma zur westlichen Endstation der Nord-Pacific-Linie erwählt worden. Es liegt an der Commencement Bay, einem ausgezeichneten Hafen in Puget Sound und ist jetzt bereits im schnellen Wachsthum begriffen. Die Werkstätten, Stationsgebäude etc., sind daselbst nahezu fertig und für ausserordentlich grossen Verkehr eingerichtet.

Literatur.

* **Reformen im Eisenbahn-Güter-Verkehr** von L. E. Trommer, Kaiserl. Eisenbahn-Güter-Inspector zu Luxemburg. Commissions-Verlag von A. Refelshöfer, Leipzig, 15 Sgr.

Der Herr Verfasser ist unsern Lesern bereits aus Nr. 15 dieser Zeitung*) bekannt, woselbst derselbe sehr beachtenswerthe Vorschläge zur Beseitigung der Kartirung, Vermeidung der Unsicherheit der Expedition und der Dienstcorrespondenz, sowie zur Vereinfachung der Buchführung gemacht hat. In der vorliegenden Broschüre führt derselbe zunächst jene Vorschläge weiter aus und begründet dieselben näher unter Beifügung der seine Vorschläge veranschaulichenden Formulare. Besonders wichtig und beachtenswerth finden wir die Idee, ein neues für die Verrechnung besser eingerichtetes Frachtbrief-Formular einzuführen, welches auf der einen Seite das Verzeichniss der aufgegebenen Güter und die Verrechnung mit Verticalrubriken für fünf bis sechs Bahnübergänge, auf der andern Seite die Adresse und die sonstigen Declarationen enthält. Besonderes Gewicht legen wir darauf, dass dieser Frachtbrief mit einem Coupon versehen werden soll, welcher in Form eines Avisbriefes von des Absenders eigner Hand ausgefüllt, von der Empfangsstation dem Empfänger gesandt, von diesem unterschrieben zurückgegeben, endlich der Controle als Rechnungsmaterial dienen soll. Wir können dem Verfasser nur beistimmen, wenn er einen enormen Nutzen darin findet, dass die Bahn auf diese Weise ein Document erhält, welches vom Absender ausgehend den Verlauf des Geschäfts bis zur Auslieferung an den Empfänger authentisch nachweist. — Die Einführung eines solchen Frachtbriefs mit Coupon in Form eines Avisbriefs würde nicht nur zur Feststellung des Verbleibs, sondern auch für alle Reclamations- und Processfälle von grösstem Werth sein, während die Ausfüllung des Coupons für den Absender eine leichte Arbeit wäre, welcher er sich gern unterziehen wird, wenn ihm, wie im Postverkehr gestattet wird, kurze Geschäftsbemerkungen auf denselben zu schreiben.

Wie die Frachtkarten, so will T. (und zwar aus denselben Gründen) auch die Ladungs-Verzeichnisse im Transit-Transport abgeschafft wissen. An Stelle der Zolldeclarationen sollen allgemein (was bis jetzt nur im Verkehr mit Russland eingeführt ist) Duplicat-Frachtbriefe der Versender treten, welche identisch mit den Frachtvertrags-Exemplaren der Bahn von den Zollbehörden an Stelle der Ladungsverzeichnisse anerkannt, in die Zolltaschen verschlossen und später ad acta genommen werden. Auch soll jeder einzelne unter Zollcontrole stehende Wagen mit besonderen Zollpapieren laufen, damit wagenweise Abfertigung im Zollverkehr, also schnellere Abfertigung der ein- und ausgehenden Wagen möglich und die lästige Anfertigung der Ladungsverzeichnisse und deren Vervollständigung auf den Uebergangsstationen fortfallen.

Es lässt sich nicht verkennen, dass durch eine solche Form-Erleichterung in Verbindung mit dem vorgeschlagenen Zollfrachtbrief eine grosse Erleichterung des Zollverkehrs geschaffen würde, und hoffen wir, dass auch die Zollbehörden dieselbe an massgebender Stelle em-

*) Siehe S. 177: „Ueber einen Entwurf für ein neues Güter-Expeditions-Verfahren."

pfehlen würde. Einer solchen Unterstützung würde wohl der Vorschlag bedürfen, da zur Einführung dieser Reform resp. zur Aenderung des dermaligen Zollverfahrens ein Beschluss des Zoll-Bundesraths erforderlich ist. — Von grossem Interesse waren uns auch die Vorschläge des Herrn Verfassers zur Vereinfachung der Tarife. Derselbe proponirt in Abschnitt III einen den ganzen Deutschen Eisenbahn-Verein umfassenden uniformen Eilgut- und Stückgut-Zonen-Tarif.

Wir behalten uns vor, demnächst auf dieses sehr wichtige Capitel zurückzukommen, welches ebenso wie das Capitel: das Publicum und die Eisenbahnen recht anziehend, auch für ein grösseres Publicum geschrieben ist, so dass wir die kleine Schrift unsern Lesern bestens empfehlen können. Sachverständige wie Laien werden viel Berherzigenswerthes darin finden.

Coursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltung, 1874 April. I. Abtheilung, Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker), ist soeben ausgegeben. Dasselbe enthält die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und Uebersicht der bestehenden Rundreise-Touren mit Angabe der Billetpreise, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen General-Postamts, und umfasst die bis zum 1. April eingetretenen resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 10 Sgr. Ferner noch gültig: Abtheilung II., März-April, enthaltend die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiff-Course, Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europas, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münzvergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Mit 2 Karten, Preis 10 Sgr.

***Inhaltsverzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. No. 14 vom 7. April 1874** Hermann Ludwig von Balan. — Die Thätigkeit des Deutschen Reichstages in der 2. Legislatur-Periode, 1. Session 1874 I. — Norddeutsche Landschafts-Dichter. (Zweite Folge.) I. — Verzeichniss der Erwerbungen des Königlichen Landwirthschaftlichen Museums in Berlin im ersten Quartal 1874.

Verschiedenes.

—HS— **Pullman Salonwagen-Gesellschaft.** Das Arrangement, welches die bekannte Pullman Salonwagen-Gesellschaft mit etwa 150 nordamericanischen Eisenbahn-Compagnien und mit der Midland-Compagnie in England hat, besteht darin, dass die erstere auf eigene Kosten die nöthigen Wagen liefert und in Ordnung hält, 2 Beamte zu jedem Wagen stellt und sämmtliche Reparatur in Bezug auf neue Einrichtung übernimmt, wofür sie als einzige Entschädigung die freiwillig für die Benutzung der Wagen von den Reisenden über ihr Fahrgeld hinaus zu zahlenden Beträge erhält. Die Eisenbahn-Gesellschaft dagegen übernimmt den Transport, die Beleuchtung und Heizung der Wagen, sowie die Erhaltung des Aeusseren, was nur ein Theil der für ihre eigenen Wagen entstehenden Kosten ist und erhält volle Zahlung wie von Reisenden erster Classe. Die Eisenbahn-Gesellschaft zahlt also der Pullman-Gesellschaft nichts für die Benutzung ihres Capitals, ihre Arbeit und die Kosten des Versuches. Dabei macht die Salonwagen-Gesellschaft nichtsdestoweniger sehr gute Geschäfte. Während sie im Jahre 1867 nur 37 Wagen hatte, laufen 1873 nahezu 700 Stück auf dem nordamericanischen Eisenbahnnetz auf einer Gesammtlänge von 30 000 Meilen. Davon waren 119 im letzten Jahre gebaut worden; eine noch grössere Zahl ist für dieses Jahr in Aussicht genommen. Auf den Linien hat sich der Verkehr dadurch ausserordentlich gehoben; Geschäftsleuten ist das Reisen während der Nacht, was sowohl Zeit als Hotelkosten erspart, dadurch angenehmer gemacht worden.

= **Eisenbahnwagen-Kuppelung.** Dem Ingenieur und Maschinenmeister der Königlich Bayerischen Staatsbahn Wolfgang Schmid zu München und dem Maschinenmeister der K. K. Kronprinz-Rudolfs-Bahn Christian Hopf zu Knittelfeld in Oesterreich ist unter dem 28. März 1874 ein Patent auf eine Vorrichtung zum Anspannen von Kuppelungen an Eisenbahnwagen in der durch Zeichnung und Beschreibung nachgewiesenen Zusammensetzung, ohne Jemanden in der Anwendung bekannter Theile zu beschränken, auf drei Jahre, von jenem Tage an gerechnet, und für den Umfang des Preussischen Staats ertheilt worden.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

18. April Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft zu Budapest.
22. „ Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Berlin.
24. „ Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau zu Breslau
25. „ Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft zu Giessen.
25. „ Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau.
25. „ Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
27. „ *Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Naumburg a. S.
27. „ Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Weimar.
28. „ Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft zu Berlin.
29. „ Bockwaer Kohleneisenbahn zu Bockwa.
29. April Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
30. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. S. S. 271.
30. „ *Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
30. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen a./Rh. Siehe S. 248.
30. „ Vereinigte Südösterreich., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris.
3. Mai Eperies-Tarnower Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Budapest.
4. „ *Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover Tagesordnung siehe in No. 27 S. 300.
6. „ Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cottbus.
10. „ *Waagthaleisenbahn-Gesellschaft zu Pressburg. Gegenstand der Verhandlung: Bericht bezüglich Erwerbung der Verbindungslinie Nemsova-Vlarapass zum event. Anschlusse an die Troppau-Trencsiner Bahn.
11. „ Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
13. „ Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Commanditgesellschaft auf Actien. E. Besckow zu Berlin. Tagesordnung u. A.: Abänderung der §§. 3, 12 und 18 der Statuten resp. des Nachtrags zu denselben vom 14. Februar 1867; Erhöhung des Grundcapitals behufs Anlage eines zweiten Geleises und Feststellung der Modalitäten der Begebung desselben; Wahl eines zweiten persönlich haftenden Gesellschafters.
21. „ Galizische Carl-Ludwigsbahn zu Wien.
22. „ Altenburg-Zeitzer Eisenbahn zu Altenburg.
23. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn Gesellschaft zu Teplitz. Gegenstände der Tagesordnung u. A.: 5) Antrag auf Aenderung der Statuten. 6) Antrag auf Aufnahme einer neuen Prioritätsanleihe im Betrage von 2 100 000 Fl. Oe. W. Silber und auf Ermächtigung zur Einlösung aller Obligationen, Coupons und der ausgeloosten Obligationen in Silber oder in der neuen Deutschen Reichswährung.
30. „ Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
16.	April	zu Greifswald	Berlin-Stettiner E.	Materialverkauf	—
16.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Eiserne Perronhalle auf Bahnh. Bückeburg	—
16.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Weichen	—
16.	„	zu Glogau	Oberschlesische E.	Maurerarbeiten etc.	—
16.	„	zu Tilsit	Tilsit-Insterburg	1591 □m Abdeckplatten und 57 Cbm. Werksteine	—
17.	„	zu Glogau	Oberschles. E.	Ziegeln, Kalk, Portland-Cement	—
18.	„	zu Burscheid	Berg.-Märk. E.	Steinmaterial	—
18.	„	zu Hannover	Hannover-Altenbeken	Uniformmaterialien	—
18.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Holzschuppen auf Bahnh. Frankfurt a. O.	—
18.	„	zu Dresden	Pirna-Kamenzer Stsb.	Thonwaaren	301
18.	„	zu Heidenheim	Brenzbahn	Hochbauarbeiten	—
18.	„	zu Budapest	Ungar. Stsb.	Materialverkauf	—
20.	„	zu Bochum	Berg.-Märk. E.	Eiserne Kochöfen	—
20.	„	zu Dresden	Berlin-Dresden	Prov. Stationsgebäude zu Berlin	—
20.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Telegraphenleitungsdraht	301
20.	„	zu Wien	Kronprinz Rudolfb.	Betriebsmaterialien	—
20.	„	zu Wien	Oesterr. Staatsb.	Hochbauten Bodenbach	—
20.	„	zu Winterthur	Winterthur-Kreuzlingen	Hochbauarbeiten	—
22.	„	zu Mannheim	Badische Staatsb.	Erd- u. Baggerarbeiten	—
22.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Telegraphenmaterialien	—
22.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Isolatoren, Eisendraht	309
23.	„	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer E.	Eiserne Brückenüberbauten	—
23.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Erd- u. Tunnelarbeiten	—
23.	„	zu Oberglogau	Oberschles. E.	Maurerarbeiten	—
23.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	80 Kohlenwagen	324
23.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	3 Beamten-Wohngebäude	—
24.	„	zu Köln	Köln-Mindener E.	Herzstücke	—
24.	„	zu Berlin	Preuss. Ostb.	Alte Materialien	308
25.	„	zu Basel	Badische Stsb.	Eisenconstruction	—
25.	„	zu Dortmund	Rheinische E.	Bahnmeister- etc. Etablissements	—
27.	„	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	—
27.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Locomotiven	309
28.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	
28.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Güterwagen	325
30.	„	zu Crefeld	Berg.-Märk. E.	Drehscheiben-Verkauf	325
30.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	—
30.	„	zu Bremen	Hannov. Stsb.	Materialien-Verkauf	325
1.	Mai	zu Neumünster	Altona-Kieler E.	Erdarbeiten	325
1.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Baumaterialien	324
1.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen	324
2.	„	zu Aachen	Kgl. Eisenb.-Commiss.	Maurer-, Steinhauer-, Zimmer- u. Dachdeckerarbeiten	—
2.	„	zu Artern	Magdeb.-Halberst. E.	Brückenbau	309
2.	„	daselbst	dieselbe	Spundwände etc.	309
4.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Bekleidungsmaterialien	324
5.	„	zu Wien	General-Inspection der Oesterr. Eisenb.	Erd-, Maurer- etc. Arbeiten auf Bahn Divazza-Pola-Rovigno	—
9.	„	zu Dresden	Muldenthalb.	Maurerarbeiten an Brücken	—
10.	„	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf von Trajectponten	—
1.	Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Rheinisch Bayerisch-Oesterreichischer Güterverkehr.

Am 1. April cr. ist der VIII. Nachtrag zum Tarife vom 1. November 1872, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Holz, sowie Tarifsätze für Dünger etc. in Kraft getreten. Exemplare à 1 Sgr. sind bei unseren Güter-Expeditionen, sowie in unserem Geschäftslocale zu haben.

Köln, den 11. April 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Im directen Verkehr nach und von den Stationen der Berlin-Stettiner Bahn, excl. Danzig, nämlich: Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Stargard, Colberg, Cöslin, Stolp, Prenzlau, Pasewalk, Wolgast, Greifswald, Stralsund und Stettin erhöhen sich die Tarifsätze für Eilgut des vom 1. October 1872 ab gültigen Gütertarifs bezw. des vom 1. Juli 1873 ab gültigen 9. Nachtrags zu demselben vom **15. Mai c.** ab um je $1_{,0}$ Sgr. pro Centner.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die pro 1874/75 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Bekleidungs-Materialien, als:

2850 Meter feines blaues Tuch.
6700 „ mittelfeines blaues Tuch.
7750 „ ordinäres blaues Tuch.
6500 „ feines graues Tuch.
3450 „ mittelfeines graues Tuch.
11000 „ ordinäres graues Tuch.
450 „ Düffel I. Sorte.
2800 „ Düffel II. Sorte.
900 „ schwarzes Zephyr-Tuch.
1050 „ orangefarbiges Tuch.
730 „ Lama.
10500 „ baumwollener Biber.
8600 „ Calmuc.
13500 „ grauer Köpernessel,
5350 „ Glanznessel.
5600 „ schwarzer Orleans (Zanella).
27500 „ ungebleichter Nessel.
4200 „ blaues Leinen.
12000 „ graues Wattirleinen.
8000 Tafeln Watte.
2900 Meter feiner Drillich.
10200 „ ordinärer Drillich.
360 „ baumwollener Sammet.
1070 Gros grosse broncirte Adlerknöpfe.
144 „ kleine „ „
750 „ schwarze Hosenknöpfe.
165 „ weisse „
150 „ grosse schwarze Hornknöpfe.
48 „ grosse weisse „
2400 Meter wollene Plattschnur.
65 Gros Cocarden.
1800 Stück vergoldete Räder } Mützen-Abzeichen.
7300 „ broncirte „ } Mützen-Abzeichen.
350 „ Pelzmützen

sollen im Wege der öffentlichen Submission angeliefert werden.

Die Bedingungen können im Bureau der Central-Materialien-Verwaltung hierselbst eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von $2^1/_2$ Sgr. Copial-Gebühren pro Exemplar bezogen werden.

Offerten, aus welchen der Preis der gesondert beizufügenden Muster ersichtlich sein muss, sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Bekleidungs-Materialien“ portofrei bis zum **4. Mai cur.** bei der Central-Materialien-Verwaltung einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt am 5. Mai cur., Vormittags 10 Uhr, ebendaselbst, in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Elberfeld, den 8. April 1874.

Der c. Ober-Betriebs-Inspector.
Schröder.

Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

40 Stück vierrädrigen Personenwagen III. Classe, davon 13 Stück mit Bremse und Schaffnersitz,

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personenwagen“

versehen, bis zu dem auf

Freitag, den 1. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,

in unserem Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen liegen in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt. Auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 8. April 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Sächsische Staatseisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 80 Kohlenwagen, sogenannte Hunte, für je 100 Ctr. Ladung, mit Hartgussrädern und Bessemerstahlachsen soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem Bureau der Maschinenhauptverwaltung in Chemnitz aus und können daselbst Abdrücke gegen Erlegung der Selbstkosten von einem Thaler oder auch unter der Bedingung der portofreien Wiedereinsendung in Empfang genommen werden.

Die Lieferungsofferten, welche mit der Aufschrift „Lieferung von Kohlenwagen“ an die unterzeichnete Königliche General-Direction bis zum

23. April d. J.

einzusenden sind, haben die zu übernehmende Anzahl mit den entsprechenden Lieferterminen, sowie den Preis der incl. Achsen und Räder vorschriftsmässig gebauten und franco Bahnhof Dresden gelieferten Wagen zu enthalten.

Die Submittenten bleiben bis zum 6. Mai an ihre Offerte gebunden. Wer bis zu diesem Tage eine zusagende Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 1. April 1874.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirschky.

Hannoversche Staatsbahn.

Zu den Erweiterungsbauten des Bahnhofs Hannover ist die Lieferung von

2 Millionen Stück Ofenbacksteinen,
100 000 Stück Feldbrand-Backsteinen,
6000 Kubm. Bruchsteinen und
1300 Kubm. gelöschtem Kalk

erforderlich. Dieselbe soll in verschiedenen Loosen in öffentlicher Submission vergeben werden, und ist Termin hierzu auf **Freitag,**

den 1. Mai d. J., **Morgens 10 Uhr,** im bautechnischen Bureau der unterzeichneten Direction anberaumt.

Die Offerten mit der Bezeichnung: „Submission auf Lieferung von Baumaterialien für die Erweiterungsbauten auf Bahnhof Hannover“ sind bis zu dem genannten Termine versiegelt und portofrei an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Die bezüglichen Submissionsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Anforderung gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr verwendbare, ca. 360 Centner schwere Locomotiv-Drehscheibe von 36 Fuss Durchmesser, sowie verschiedene Theile (Träger, Räder etc.) von 4 Drehscheiben, zusammen ca. 1000 Centner wiegend, sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerte bis spätestens den **30. April c., Vormittags 11 Uhr,** franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Drehscheibe und verschiedener Drehscheiben-Theile“ an den Unterzeichneten einzusenden.

Der Preis ist pro 500 Kilo anzugeben; eine Trennung von Schmiedeeisen und Gusseisen wird nicht vorgenommen.

Die Verkaufs-Objecte lagern auf dem Bahnhofe Obercassel bei Düsseldorf, woselbst eine Besichtigung stattfinden kann.

Crefeld, den 8. April 1874.

Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Hannoversche Staatsbahn.

Es sollen

circa 1 440 000 Kilogramm alte ausrangirte Eisenbahnschienen,
„ 197 600 Kilogramm altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl, bestehend aus Laschen, Schrauben, Weichenstühle, Schroteisen, Radreife, Drehspähne, Scheibenräder etc.,
„ 1600 Kilogramm Messingabfälle,
„ 2200 „ Kupferabfälle und
„ 330 „ Gummiabfälle,

welche auf verschiedenen Stationen des diesseitigen Bezirks lagern, im Wege öffentlicher Submission verkauft werden. Gebote hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Materialien“

bis zu dem auf

Donnerstag, den 30. April d. J., Vormittags 10 Uhr,

angesetzten Termine an uns einzusenden. Die eingegangenen Offerten werden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten zur angegebenen Terminsstunde eröffnet und später eingehende Offerten nicht berücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen können in unserer Registratur eingesehen, auch auf portofreien Antrag von derselben bezogen werden.

Bremen, den 11. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Hannoversche Staatsbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von
14 Stück bedeckten Güterwagen
die Hälfte mit Bremsen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu ist Termin auf

Dienstag, den 28. April 1874, Vormittags 10 Uhr,

im Bureau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 1 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 10. April 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Neumünster-Segeberg-Oldesloer Bahn.

Die Erdarbeiten am Bahnhof Segeberg, bestehend in pp 200 000 Kbm. Einschnittsmasse sollen in 2 Loosen von etwa 150 000 Kbm. und 50 000 Kbm. vergeben werden.

Die näheren Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem Bureau des unterzeichneten bauleitenden Ingenieurs und des Abtheilungs-Baumeisters Fick in Segeberg aus, und können auf frankirte Anfragen von den Genannten, welche auch weitere Auskunft ertheilen und schriftliche Offerten bis zum 1. Mai entgegennehmen, bezogen werden.

Neumünster, 1. April 1874.

Wollheim.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die mit 660 Thlr. Gehalt dortirte Stelle eines Zeichners in den hiesigen Werkstätten ist vacant. Hierauf Reflectirende, welche nicht über 30 Jahre alt sind und bei einer tüchtigen theoretischen Ausbildung genügend practische Erfahrung besitzen, um sich baldigst zum Assistenten des Maschinenmeisters zu qualificiren, wollen sich unter Beifügung der Zeugnisse etc. bis zum 15. Mai d. J. an uns wenden.

Altona, den 7. April 1874.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Eisenbahnbau- und Erdarbeiten - Material zu verkaufen:

(H. 6674.)

1 Locomotive-Tender — 4 Locomotiven mit Tender, 130 Material-Transport-Waggons und Kippwagen — 50 Waggons von 7 Tons für Kitze (ballast) — 10 Locomobilen von 15 bis 3 Pferdekraft — Werkzeug für Erdarbeiter — 100 Wägelchen mit Holz- oder Eisenrädern — Karren etc. etc. etc.

Nähere Auskunft ertheilt **Mr. Beck,** Ingr. in Mons (Belgien).

„Petarden“
Eisenbahn-Knallsignale

liefern als Specialität

M. Selig junior & Co.
Karl Strasse 20.
Berlin.

Deutsche Werkzeugmaschinenfabrik

vormals **Sondermann & Stier** in Chemnitz,

gegründet im Jahre 1857

und ausschliesslich für den Bau von Werkzeugmaschinen eingerichtet, empfiehlt sich zu prompter Lieferung vom Lager oder auf Bestellung in bekannter erster Qualität aller Arten **Werkzeugmaschinen** als: Drehbänke, Hobel-, Shaping- und Nuthstossmaschinen, Bohrmaschinen, Schraubenschneid- und Rädertheilmaschinen, Durchstösse, Scheeren, Dampfhämmer, Ventilatoren, Winden, Krahne, Schleifsteine, hydraulische Pressen, Parallelschraubstöcke etc. in über **400** verschiedenen Modellen für Maschinenfabriken und div. Branchen der Gross- und Kleinindustrie ferner **Specialitäten** für Eisenbahn-Werkstätten, Locomotivfabriken, Schiffswerften, Kesselschmieden und Hüttenwerke, sowie für Nähmaschinen-, Gewehr-, Mutter- und Schraubenfabrikation und **Holzbearbeitungsmaschinen,** als: Kreis-, Vertical- und Bandsägen, Nuth- und Federschneidmaschinen, Sims- und Brethobelmaschinen, Zapfenschneid- und Schlitzmaschinen, Bohr- Stemm- und Fraismaschinen. — Preiscourante und Illustrationen stehen geehrten Reflectanten auf Wunsch gratis zu Diensten.

Fabrik für Bahnhofsausrüstungen

von

Schnabel & Henning in Bruchsal.

Verdienstmedaille. Wien.

Drehscheiben von 12—13 Meter Durchmesser, mit eigener, bewährter Unterstützung der Geleiseenden.

Drehscheiben von 5—6 Meter Durchmesser mit einfachen und Kreuzgeleisen, für Wagen und Locomotiven,

Drehscheiben von 2—3 Meter Durchmesser für Werkstätten,

Schiebebühnen mit und ohne Grube,

Bockkrahne von 100—200 Ctr. Tragkraft,

Fahrbare Krahne für 40—50 Ctr., mit eigener, selbstthätiger Gleichgewichtsvorrichtung,

Weichen, Kreuzungen, Dächer, Perronhallen,

Centrale Weichenstellung nach eigenem System.

Auf Lager werden gehalten oder in kürzester Zeit angefertigt:

Wagendrehscheiben von 6 Meter Durchmesser, sowie

Drehkrahne von 40 und 80 Ctr. Tragkraft.

Nach America für 45 Thaler.



Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt.

von Bremen nach Newyork und Baltimore

Neckar	18. April nach	Newyork	**Weser**	9. Mai	nach	Newyork
Baltimore	21. April „	Baltimore	**Hannover**	12. Mai	„	Baltimore
America	22. April „	Newyork	**Minister Roon**	13. Mai	„	Newyork
Mosel	25. April „	Newyork	**Rhein**	16. Mai	„	Newyork
Braunschweig	28. April „	Baltimore	**Ohio**	19. Mai	„	Baltimore
Hansa	29. April „	Newyork	**Deutschland**	20. Mai	„	Newyork
Hermann	2. Mai „	Newyork	**Oder**	23. Mai	„	Newyork
Berlin	5. Mai „	Baltimore	**Leipzig**	26. Mai	„	Baltimore
Hohenzollern	6. Mai „	Newyork	**Kronpr. Fr. Wlh.**	27. Mai	„	Newyork

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte 165 Thaler, Zweite Cajüte 100 Thaler. Zwischendeck **45** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte 135 Thaler, Zwischendeck **45** Thaler Pr. Courant.

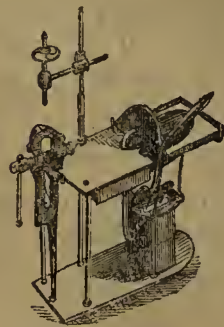
Nähere Auskunft ertheilt die Unterzeichnete und die von derselben mit der Annahme von Passagieren betrauten Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Der **Catalog der Rebschule** und der neueste **Nachtrag** der **Rebsorten,** welche in **Töpfen** gezogen, abgegeben werden können, das Verzeichniss der **Obstbaumschule,** der vorräthigen **Weissdorn-, schott. Zaunrosen-**Pflanzen zu Anlegung lebender Zäune, sowie der **Spargel**-Pflanzen in 3 seit vielen Jahren bewährten Sorten, mit Cultur-Anweisung, etc. etc. wird auf frankirte Briefe gratis versendet.

Reben-, Forst- & Obstbaumschulen
(gegründet in Leipzig 1830).
Krapenberg in Zitschewig
bei Kötschenbrode, März 1874.

L. A. Neubert.



Feldessen
jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele

Stuttgart.

Centesimalwaagen

für Eisenbahnen, Hüttenwerke, Fabriken etc., **Ehrhardt's Patentwaagen** zum Abwägen des Achsdruckes und Spannen der Federn an Locomotiven, Tendern und Waggons, **Krahnwaagen** zum Einschalten in die Krahnkette, **Decimalwaagen, Hebeböcke** für Eisenbahn-Fahrzeuge etc. liefert die Maschinenfabrik von

Bockhacker & Dinse,
Berlin, N. Chausseestrasse No. 32.

S. H. Cohn

Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt

Specialität in Farben zum Anstrich für Eisenbahnwagen.

Grosse silberne Medaille Moskau 1872. | Anerkennungs-Diplom, Wien 1873.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % Kraft oder Brennstoff. **Allein zu beziehen durch**
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Billig zu verkaufen en bloc oder in kleineren Partieen:

1) ca. 1000 Tonnen **neue fehlerfreie Schienen und Kleineisenzeug,** Gewicht 68 Pfd. pro lauf. Meter (Profil Vignole).

2) ca. 1100 Tonnen **neue fehlerfreie Schienen und Kleineisenzeug,** Gewicht 48 Pfd. pro lauf. Meter (Profil Vignole).

Reflectanten belieben frankirte Anfragen unter Adresse **A. D. No. 72** an die Expedition d. Bl. zu richten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 31. Leipzig, am 20. April 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Hartwig, Aphoristische Bemerkungen über das Eisenbahnwesen und Mittheilungen über die Eisenbahnen in London

Mit 17 Tafeln. Berlin 1874. Ernst und Korn.

Unter diesem Titel hat der um das Deutsche Eisenbahnwesen hochverdiente Verfasser kürzlich ein von reichhaltigen Zeichnungen begleitetes Heft herausgegeben, das auf nur 35 Seiten so viel treffende Bemerkungen und so anregende Mittheilungen über die Englischen Eisenbahnen enthält, dass wir uns nicht versagen können, dasselbe hier eingehend zu besprechen und es der Beachtung unserer Leser bestens zu empfehlen.

Nach einigen einleitenden Bemerkungen über die Wichtigkeit des Dampfes und der durch Dampf betriebenen Eisenbahnen für unsere Culturentwickelung bezeichnet der Verfasser als Ziele der Eisenbahntechnik für die nächsten Jahre die Trennung des Verkehrs auf den Stationen, also Sonderung des Güterverkehrs vom Personenverkehr, ferner eine Verbesserung in der Gesammtdisposition der Bahnhöfe sowie der Be- und Entladungsvorrichtungen. Er beklagt es als einen Hauptfehler, namentlich der Preussischen Eisenbahnen, dass die Drehscheiben fast gänzlich von den Güterbahnhöfen entfernt sind, diese durch fortwährende Gleiserweiterungen ins Unendliche wachsen und durch die grosse Ausdehnung der Gleisanlagen wieder sehr kostspielige Betriebseinrichtungen bedingen; er weist mit Recht auf die Bahnhöfe Englands hin, wo auf verhältnissmässig kleinen Räumen der grossartigste und complicirteste Güterverkehr in überraschend kurzer Zeit bewältigt wird. Dies ist allerdings nur dadurch möglich, dass die Englischen Bahnen sich nicht in der Weise wie die Deutschen mit der Spedition der Stückgüter befassen, dass sie vielmehr dieselben ausserhalb der Bahnhöfe sammeln lassen, dann in der Regel durch eigenes Fuhrwerk zur Bahn bringen und dadurch den grossen und schwerfälligen Expeditionsapparat der Deutschen Eisenbahnen ersparen; ferner dadurch, dass in England meist nur Güterböden, die an beiden Langseiten ganz offen sind, zur Verwendung kommen, dass die Englischen Güterwagen in der Regel keine festen Decken haben und daher eine weit grössere Anwendung von Krahnen zum Be- und Entladen der Wagen möglich ist. In England werden zur Verladung und zum Transport der Güter die Abend- und Nachtstunden in vollem Umfange ausgenutzt; es ist klar, dass dadurch der Personenverkehr, welcher vorherrschend auf die Tagesstunden beschränkt ist, ausserordentlich gewinnt und eine Präcision erreicht, welche den meisten Deutschen Bahnen nur als ein erwünschtes Ziel vorschwebt.

Als einen Hauptvorzug der Englischen Eisenbahnen hebt der Verfasser dann hervor, dass die Verwaltungen in der Wahl ihrer Bauconstructionen freien Willen haben und nicht einer Bevormundung unterliegen, wie sie zum Nachtheil des Deutschen Eisenbahnwesens schon lange besteht und, beeinflusst durch die irre geleitete öffentliche Meinung, immer mehr ausgedehnt zu werden droht. Das Bergwesen hat sich nach seiner Befreiung von Revisionen und Bevormundungen in ungeahnter Weise entwickelt, beim Dampfschiffverkehr, sowohl auf den Flüssen, wie zur See, sowie bei den grossen Fluss-Trajectanstalten hat keine staatliche Revision der Constructionen stattgefunden und doch fungiren diese Verkehrsanstalten sicher und zweckmässig. Die Entwickelung des Eisenbahnwesens wird dagegen durch Specialrevisionen und Censuren in nachtheiligster Weise beeinflusst, wobei als ein Hauptnachtheil nur der grosse Zeitverlust hervorgehoben werden mag. Die Angaben des Verfassers über diesen Gegenstand verdienen die höchste Beachtung und wir bezweifeln nicht, dass ihm die Mehrzahl seiner Fachgenossen dankbar dafür sein wird, offen die Uebelstände zur Sprache gebracht zu haben, unter denen das heimische Eisenbahnwesen auf's Empfindlichste leidet. Dahin gehört auch vor Allem die gesetzliche Regelung des Tarifwesens durch Aufstellung bestimmter Tarifsätze, z. B. die Aufnahme des obligatorischen Pfennigtarifs in die Deutsche Reichsverfassung. Dass auch hierin der freie Verkehr das allein Richtige ist, nachdem bei den zahlreich vorhandenen Concurrenzbahnen von einem Eisenbahnmonopol kaum noch die Rede sein kann, und dass der Staat nur für gleichmässige Behandlung des Publicums Seitens der Eisenbahnverwaltungen zu sorgen hat, führt der Verfasser weiter aus und empfiehlt namentlich für die Staatsbahnen, dass dieselben sich der leidigen Tarifkrämerei entschlagen und mehr auf die Stellung der Zugkraft beschränken mögen, was jedenfalls eine bedeutende Vereinfachung der Betriebseinrichtungen, Ersparung an Betriebsmitteln und sonstige Vortheile herbeiführen werde, die bald genug auch die Privatbahnen zum Verlassen des bisherigen complicirten Betriebssystems veranlassen würden.

In der zweiten Hälfte des Buches werden sodann einige Englische Bahnhofsanlagen, unter denen die in London eine hervorragende Bedeutung haben, speciell beschrieben und durch beigegebene höchst interessante Zeichnungen erläutert. Von besonderem Interesse ist der Plan eines Hauptknotenpunctes der Londoner Eisenbahnen, Clapham Junction, sodann eine Abbildung der grossartigen Halle der St. Pancras-Station, welche in einer Spannung von 243 Fuss 11 Gleise und 4 Perrons sowie eine breite Fahrstrasse überdacht und ferner die vortrefflich durchdachte, combinirte Personen- und Güterstation Broad-Street der London-North-western Bahn, sowie die höchst grossartige Güterstation der Great-Northern Eisenbahn. Zum Schluss giebt ein Plan der Great-Howard und Waterloo-Station noch Aufschluss über den gewaltigen Verkehr der Hafenstadt Liverpool. Auf der Mehrzahl der dargestellten Güterstationen werden täglich 800 bis 1000 Wagen der verschiedenartigsten Güter ent- und beladen, ein Resultat, das in Hinsicht auf die meist beschränkten Räumlichkeiten als überraschend bezeichnet werden kann und nur durch ausgedehnte Anwendung mechanischer Mittel zu erreichen ist, die in Deutschland leider nur in durchaus ungenügendem Maasse benutzt werden.

Wir schliessen mit den Worten des Verfassers, dass nach dem Urtheil unbefangener Englischer Sachverständiger zwar Theorie und Kritik in Deutschland besonders hoch stehen, dass aber das scrupulöse Forschen nach dem Besten oft das Gute verhindert oder verzögert, während der practische Sinn der Engländer bei weniger gründlichen Forschungen selten fehl greift.

Möge das bei aller Kürze so interessante Werk, welches namentlich durch die beigegebenen Zeichnungen eine werthvolle Ergänzung des Schwabe'schen Buchs über die Englischen Eisenbahnen bildet, dazu beitragen, die Blicke der Deutschen Ingenieure immer mehr auf England zu lenken, das in Beziehung auf das Eisenbahnwesen nach den Worten des Verfassers ohne Zweifel an der Spitze der Civilisation marschirt.

C. M.

Vereinsgebiet.

= **Secundäre Eisenbahn Neumünster-Heide-Tönning.** Nachdem am 11. December 1872 dem Handelsministerium der Nachweis erbracht war, dass das festgesetzte und genehmigte Baucapital von 1 Mill. Thlr gedeckt sei, verfloss trotz wiederholter Eingaben um Beschleunigung, ein halbes Jahr, bevor am 11. Juni 1873 die Antwort erfolgte, dass eine erneute Prüfung des Anschlags ergeben habe, wie das im Jahre 1870 in Aussicht genommene Anlagecapital von 1 Mill. Thlr. nicht genüge, dazu vielmehr ein Capital von $1^1/_2$ Mill. Thlr. jetzt erforderlich sei. Ausserdem wurde darauf aufmerksam gemacht, dass nach einem Erkenntniss des Reichsoberhandelsgerichts vom 1. October 1872 (cf. Wochenschrift für Deutsches Handels- und Wechselrecht S. 433 ff.) die Zeichnungen der Privaten nicht genügten, dieselben vielmehr auf die wesentlichen Momente zur Begründung einer Actiengesellschaft sich basiren müssten. Gegen diesen Bescheid kam das von den Gemeinden gewählte Comité (städtische Eisenbahncommission in Neumünster) wieder ein und ersuchte das Handelsministerium, den Anschlag durch einen Regierungstechniker, der zugleich mit den Anforderungen an eine secundäre Bahn vertraut sei, im Zusammentritt mit seinem technischen Mitgliede, Oberingenieur Wollheim nochmals prüfen zu lassen. Das Ministerium ging hierauf ein, übertrug dem Eisenbahncommissar, Geheimrath Hoffmann diese Arbeit, und erfolgte endlich, nach langem Harren, am 22. Januar 1874 der definitive Bescheid, dass das Anlagecapital um 250 000 Thlr. zu erhöhen sei, also $1^1/_4$ Mill. Thlr. betragen müsse. Das Comité berief nun am 9 Februar die Delegirten der Kreise und Gemeinden und legte die Frage vor, ob unter obwaltenden Umständen das Unternehmen aufzugeben sei oder nicht. Einstimmig wurde beschlossen, dasselbe kräftigst weiter fortzuführen und die fehlende Summe zu decken, auch ganz neue Actienzeichnungen vorzunehmen, unter Zugrundelegung eines neuen Prospects, in welchem ausser der Höhe des Anlagecapitals, des Aufbringungsmodus, der Verpflichtungsdauer, der Stimmberechtigung der einzelnen Actien, noch aufgeführt ist, dass schon bei der ersten Generalversammlung zur Feststellung des Statuts die absolute Majorität der anwesenden oder durch Anwesende vertretenen Stimmen gelten und die nicht vertretene Zahl als den Beschlüssen beitretend angesehen werden solle. Die Betheiligung sowohl der Kreise und Gemeinden, als auch der Privaten längs der Bahn geht in erfreulichster Weise vor sich. Die Verhandlungen hinterlassen den Eindruck, als ob jetzt in massgebenden Kreisen eine den secundären Bahnen leider nicht sehr günstige Stimmung herrscht.

* **Dortmund-Enschede.** Eine Eröffnung des Betriebes auf der Dortmund-Enscheder Bahn, vorläufig für die Strecke Dortmund-Lünen, ist wie uns die Direction der genannten Bahn unterm 16. d. M. mittheilt, zum 1. Juli 1874 nur in dem Falle zu erwarten, dass die noch immer ausstehende ministerielle Genehmigung der Bahnhofsanlagen bald ertheilt wird.

* **Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.** Vom 1. Mai d. J. ab wird ein Schnellzug von Ostende nach Basel via Luxemburg-Hagenau ins Leben treten.

Technisches.

* **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Versammlung am 10. März 1874. Vorsitzender Hr. Hartwich, Schriftführer Hr. Streckert.

Herr Schwabe legte das von dem Ingenieur Thiel in Breslau aufgestellte Project für eine nach dem System der Rigibahn zu erbauende Locomotiv-Eisenbahn von Schmiedeberg bis Riesenbaude am Fusse der Schneekoppe, vor. Die Bahn soll sich an die von Hirchberg nach Schmiedeberg projectirte Locomotiv-Eisenbahn anschliessen, von dem Nordende von Schmiedeberg aus an den Abhängen des Schmiedeberger- und demnächst des Riesen-Kammes bis zu der auf Oesterreichischem Gebiet am Fuss des Schneekoppenkegels gelegenen Riesenbaude emporsteigen, und hier $1402{,}_{23}$ Meter über dem Meere, und 200 Meter unter der Spitze der Schneekoppe endigen. Die Bahn hat bei einer Länge von 11500 Meter eine Höhe von 977 Meter zu ersteigen und demgemäss Steigungen bis 1: 9 bei 108 Meter Radius erhalten. In Folge sorgfältiger Terrainstudien ist es gelungen, eine Linie aufzufinden, die sich grösstentheils den Abhängen anschmiegt und nur geringe Erd- und Kunstbauten erfordert. Stationen sind ausser den beiden Endpunkten nur eine in der Nähe der Colonie Forst Langwasser angenommen.

Herr Jonas sprach über die Stellung der Preise für die Leistungen der Eisenbahnen.* Er führte aus, dass in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 nach Ablauf der ersten 3 Betriebsjahre die Einführung eines Normaltarifes angeordnet sei, welcher sich aus Bahngeld und Fuhrlohn zusammensetzte, und sich insofern als ein Maximaltarif charakterisire, als er ohne Zustimmung des Handels-Ministeriums nicht erhöht werden dürfe, wogegen von der Eisenbahn-Gesellschaft innerhalb der tarifmässigen Sätze, d. h. also bis zur Höhe des Maximaltarifes Erhöhungen früher ermässigter Sätze selbstständig vorgenommen werden könnten. Die betreffenden Vorschriften seien indess von Anfang an verschiedenartig interpretirt, und ihre Ausführung sei auf Schwierigkeiten gestossen. Insbesondere sei die Regulirung des Bahngeldes, soweit dies dem Vortragenden bekannt, nur bei drei Bahnen, und zwar bei der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Stettiner Bahn für die Periode von 1854 bis 1858, und bei der Magdeburg-Leipziger Bahn für die Periode von 1855 bis 1859 erfolgt und habe hierbei, wie an Beispielen gezeigt wurde, zu sehr verschiedenartigen Resultaten geführt. Der Grund, aus welchem weitere Bahngeld-Regulirungen nicht erfolgt seien, liege darin, dass bei den später ertheilten Concessionen der Staatsregierung nicht nur die Genehmigung aller Tariferhöhungen, sondern überhaupt die Genehmigung der Tarife vorbehalten sei, und dass auch die älteren Gesellschaften gelegentlich der Erweiterung ihrer Anlagen fast durchgängig bewogen worden seien, sich statutarisch ähnlichen Bestimmungen zu unterwerfen. Hierdurch seien die gesetzlichen Bestimmungen, soweit dieselben sich auf die Höhe der Tarife bezögen, ausser Anwendung, und die Idee eines Maximal-Tarifes für jede Bahn, in dessen Grenzen die Verwaltungen selbstständig Veränderungen sollten vornehmen dürfen, in Vergessenheit gerathen. Es lasse sich kaum bestreiten, dass die Unklarheit der gesetzlichen Bestimmungen, welche für andere Verhältnisse berechnet waren, als nachher eintraten, volle Veranlassung geboten hätten, die streitigen Punkte durch Aufstellung klarer Concessionsbedingungen zu beseitigen. Namentlich sei die Berechnung des Bahngeldes, welche nach Absicht des Gesetzes zunächst und vornehmlich dazu dienen sollte, zu ermitteln, was andere auf der Bahn zuzulassende Concurrenten, denen die Gesellschaft die Mittel zur Concurrenz abzutreten gezwungen werden sollte, für die Mitbenutzung zu zahlen hätten, nachdem solche Concurrenz nirgend eingetreten sei, wenig geeignet, wenn es sich nur lediglich darum handele, eine angemessene Grundlage für den Tarif der Gesellschaft zu finden. Nichtsdestoweniger hätten jene Concessionsbedingungen insofern nicht günstig gewirkt, als sie im Publicum die Anschauung befestigt hätten, dass die Staats-Regierung die Tarife mache, und für deren Angemessenheit verantwortlich sei, und dass die Genehmigung zu einer Tariferhöhung jedesmal eine besondere, der Eisenbahn auf Kosten anderer Interessen gewährte Begünstigung sei. Diese Auffassung hat so lange keine Nachtheile zur Folge gehabt, wie die allgemeinen Verhältnisse und der Aufschwung des Verkehrs nur Ermässigungen der Tarife mit sich gebracht hätten, sie erweisen sich jedoch gegenwärtig unter veränderten Umständen als schädlich, indem sie eine von vielen Seiten für nothwendig erachtete Tarif-Erhöhung erschwere. Sie führe dahin, dass das Princip der Concurrenz überhaupt gering geachtet werde, und dass im Kampfe der Interessen die Staatshülfe herbeigezogen werde. Durch die Beschränkung der Tariffreiheit sei allerdings die Concurrenz geschwächt, und sei hierauf vielleicht ein Theil der Uebelstände zurückzuführen, an denen das Eisenbahnwesen leide. Die Bestimmung, wonach zu Tariferhöhungen die staatliche Genehmigung erforderlich sei, begünstige jedenfalls die Stabilität der Tarife, welche zwar den Vortheil mit sich bringe, dass der Geschäftsmann die Kosten seiner Transporte lange vorher calculiren könne; indess dieser Vortheil werde überschätzt, und seien die Nachtheile der Stabilität überwiegend. Sie beständen darin, dass die Preisstellung im Eisenbahnwesen nicht, wie sonst überall, als Regulator des Verkehrs wirken könne, dass mithin einem ausserordentlichen Andrange der Nachfrage und dem dadurch erzeugten Wagenmangel nicht hinlänglich entgegengearbeitet werden könne. Das Ueberwiegen der Nachfrage habe zur Folge, dass das Publikum nothwendiger Weise schlechter bedient werde, dass ein grösseres Interesse an vorzugsweiser Beförderung einzelner Sendungen in legitimer Weise nicht zur Geltung zu bringen sei, und dass deswegen die Integrität der Beamten grösseren Versuchungen ausgesetzt werde. Die Stabilität der Tarife vermindere ferner das Interesse der Bahnverwaltungen an reichlicher Material-Beschaffung, verkümmere den legitimen Gewinn der Eisenbahnen, und sei deshalb auch dem Bau neuer Bahnen wenig günstig, und schrecke endlich auch von zeitgemässen Tarif-Ermässigungen ab, sofern irgend wegen der Dauer der veranlassenden Verhältnisse Zweifel beständen, indem alsdann die Besorgniss vorliege, dass zur Wiedererhöhung die Genehmigung ausbleiben könne. Zu niedrige Frachtpreise seien auch im Allgemeinen nicht förderlich. Dieselben bewirkten zunächst keineswegs überall eine grössere Wohlfeilheit der transportirten Handelsartikel, sondern vermehrten meistentheils nur den Gewinn der Producenten und Händler. Die hierdurch erzeugte nicht naturgemässe Prosperität der Production steigere dieselbe und vertheure die Arbeitslöhne und die erforderlichen Rohmaterialien, und bringe, sobald alsdann die vermehrte Production schliesslich die Preise drücke, allgemeine Calamitäten mit sich. Eine Aenderung der Verwaltungs-Praxis hinsichtlich der Genehminung der Tarif-Erhöhungen könne auf die Dauer wenig helfen, zumal gegenwärtig der Art. 45 der Reichs-Verfassung eine liberale Praxis erschwere. Es sei deshalb zu wünschen, dass in dem zu erwartenden Reichs-Gesetz den Bahn-Verwaltungen unter Aufhebung der entgegenstehenden Concessionsbedingungen eine grössere Freiheit bei Normirung der Tarife gewährt werde. Dabei seien Garantien gegen Missbrauch und etwaige masslose Ausnutzung der Conjucturen nicht ausgeschlossen.

Der Vortragende empfiehlt deswegen die Rückkehr zu dem in dem Preussischen Eisenbahn-Gesetz bereits grundsätzlich angenommenen, und in England und Frankreich seither practisch bewährten System der Aufstellung eines Maximaltarifs, welcher indess nicht, wie im Eisenbahn-Gesetze vorgeschrieben sei, für jede Bahn besonders berechnet, sondern auf Grund gesetzlicher Ermächtigung von der Verwaltungsbehörde, vielleicht dem Reichs-Eisenbahn-Amte, allgemein gültig festgesetzt werden müsse.

Bei Erlass eines solchen Maximaltarifs werde die betreffende Behörde zugleich in der Lage sein, eine einfache Classification nach einem von ihr für angemessen erachteten, vielleicht unter Mitwirkung der Eisenbahn-Verwaltungen festzustellenden und auszubildenden System zur allgemeinen Geltung zu bringen, ohne dass dabei zweckmässige Ausnahmen, welche aber stets durch den Rahmen des Maximal-Tarifes würden begrenzt sein müssen, unmöglich gemacht wären. (Schluss folgt.)

* Wir machen darauf aufmerksam, dass dieser interessante Vortrag in extenso als eine besondere Brochüre erschienen ist, unter dem Titel: „Ueber die Stellung der Preise für die Leistungen der Eisenbahnen. Von Regierungsrath Jonas, Vorsitzenden der Kgl. Direction der Main-Weserbahn, stellvertretenden Vorsitzenden des Kgl. Eisenbahn-Commissariats. Berlin, Verlag von Ernst und Korn (Cropius'sche Buch- und Kunsthandlung). Preis 8 Sgr.

Ausland.

—r— **Eisenbahn von Orléans nach Châlons.** Das Netz der Gesellschaft der Eisenbahn von Orléans nach Châlons umfasste der primitiven Concession zufolge eine Länge von 247 Kilom. Die erste Section dieses Netzes, von Châlons nach Sens (157 Kilom.) wurde im Mai 1873 in Betrieb gesetzt; die zweite Section von Sens nach Montargis (62 Kilom.) und die dritte von Montargis nach Orléans (70 Kilom.) sollen noch vor Ablauf dieses Jahres dem Betriebe eröffnet werden.

Die Kosten dieses Netzes sind auf 47 124 000 Frcs. veranschlagt. Diese Summe wird repräsentirt durch

ein Actien-Capital von	7 000 000 Frcs.
durch eine I. Emission von 63 000 Obligationen . .	15 750 000 „
durch eine Staats-Subvention von	24 374 000 „
	47 124 000 Frcs.

Ausser diesem Netze von allgemeinem Interesse ist auf die Gesellschaft der Eisenbahn von Orléans nach Châlons noch eine Reihe von Bahnen von localem Interesse übergegangen, sei es durch directe Concessionirung, sei es durch Ankauf von den concessionirten Unternehmungen. Den Betrieb dieser Linien hat die Gesellschaft sodann an die Gesellschaft der Eisenbahn von Orléans nach Rouen verpachtet. Den Ausgaben für die Herstellung dieser localen Linien soll durch ein neues Actien-Capital von 3 000 000 Frcs., durch Departemental-Subventionen im Anschlage von 6 000 000 Frcs. und durch den Ertrag von 45 312 von der Gesellschaft emittirten Obligationen (II. Emission) und der von den angekauften Gesellschaften emittirten Obligationen genügt werden.

Die Verpachtung des departementalen Netzes erfolgte auf die Dauer der Concession gegen eine jährliche Vergütung von 6000 Frcs. per Kilom., welche Vergütung ausschliesslich zur Verzinsung und Amortisirung der vorerwähnten Obligationen bestimmt ist.

Die ursprüngliche Anlage des Netzes Orléans-Châlons erscheint nicht als eine vortheilhafte. Einerseits reichte dasselbe nicht unmittelbar bis Orléans; um dahin zu gelangen, musste bis Chateauneuf die Linie von Orléans nach Gien benutzt werden. Anderseits trennte eine Strecke der Ostbahn von Châlons. Ferner reichte sie weder bis Sens noch bis Troyes. Es musste um nach Sens zu gelangen, die Linie von Lyon, um nach Troyes zu gelangen, die Ostbahn benutzt werden.

Unter diesen Verhältnissen erscheinen die Aussichten für eine Entwickelung des Verkehres für die Gesellschaft keineswegs günstig. Es wurden daher Rectificationen in Erwägung genommen, durch welche,

indem sie die Linie um ungefähr 43 Kilom. verlängerten, dieselbe unmittelbar mit den Endpuncten, und mit den Hauptstädten der Loiret und Marne verbunden würde.

Zur Deckung der durch diese Verlängerung des Netzes erwachsenden Kosten ist die angekündigte Emission von 32000 neuer Obligationen bestimmt.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die diesjährige **ordentliche General-Versammlung** unserer Gesellschaft wird

Donnerstag, den 30. April cr., Nachmittags 4 Uhr im Saale des Norddeutschen Hofes, Mohrenstrasse Nr. 20 hierselbst, stattfinden.

Zu derselben laden wir die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 25., 27. und 28. April cr., Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse oder die über solche Actien von der Königlichen Bank ausgestellten Depôt-Scheine in der Gesellschafts-Hauptkasse, am Askanischen Platz Nr. 6, niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse ingleichen die Depôtscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1873 ausgehändigt werden, wovon erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptkasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depôtscheine werden vom 1. Mai cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden, Wochentags in der Gesellschafts-Hauptkasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Zweck der General-Versammlung ist:

1. Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Directorial-Berichts und des Rechnungs-Abschlusses.
2. Vornahme der Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths.
3. Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionären, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungs-Raths schriftlich mitgetheilt werden.
4. desgleichen über Anträge auf Entschädigung präcludirter Actionäre.

Berlin, den 18. März 1874.

Der Verwaltungsrath.
Löwe.

Rheinische Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni c. wird für die Stationen der Strecken Cöln-Bingerbrück und Troisdorf resp. Siegburg-Oberlahnstein eine theilweise Erhöhung der Personengeld-Tarife eintreten. Der abgeänderte Tarif kann in unserm hiesigen Geschäftslocale eingesehen werden.

Vom selben Tage ab wird die Gültigkeitsdauer sämmtlicher Retourbillets I. und II. Classe zwischen Stationen unserer Bahn gleichmässig auf 2 Tage (d. h. für den Tag der Ausgabe und den folgenden Tag) festgestellt. Das eintägige Retourbillet III. Classe zu ermässigtem Preise bleibt bestehen.

Cöln, den 11. April 1874. **Die Direction.**

Rheinische Eisenbahn.

Vom 1. Juni cr. ab werden auf unsern sämmtlichen Strecken Billets IV. Classe ausgegeben. Die Züge, zu welchen diese Billets Gültigkeit haben, sind aus dem demnächstigen Sommer-Fahrplane zu ersehen.

Vom nämlichen Tage ab kommen die bisher bestandenen Retourbillets IV. Classe in Wegfall, ebenso wird Marktgut ohne Begleitung zum Transport nicht mehr angenommen, und wird die unentgeltliche Beförderung desselben von der Ankunfts-Station bis zum Markte aufgehoben.

Cöln, den 11. April 1874. **Die Direction.**

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Restauration auf dem Altonaer Bahnhof nebst einigen dazu gehörigen Keller- und Wohnräumen soll zum 1. September d. J. verpachtet werden. Das Bahnhofs-Hotel geht ein.

Die Verpachtungs-Bedingungen sind in unserem Hauptbureau in Empfang zu nehmen.

Schriftliche Pachtanerbietungen werden bis **Ende Mai d. J.** entgegengenommen.

Altona, den 15. April 1874.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

40 Stück vierrädrigen Personenwagen III. Classe, davon 13 Stück mit Bremse und Schaffnersitz,

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personenwagen"

versehen, bis zu dem auf

Freitag, den 1. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,

in unserem Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen liegen in unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt. Auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 8. April 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Hannoversche Staatsbahn.

Es sollen

circa 1440000 Kilogramm alte ausrangirte Eisenbahnschienen,
„ 197600 Kilogramm altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl, bestehend aus Laschen, Schrauben, Weichenstühle, Schroteisen, Radreife, Drehspähne, Scheibenräder etc.,
„ 1600 Kilogramm Messingabfälle,
„ 2200 „ Kupferabfälle und
„ 330 „ Gummiabfälle,

welche auf verschiedenen Stationen des diesseitigen Bezirks lagern, im Wege öffentlicher Submission verkauft werden. Gebote hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Materialien"

bis zu dem auf

Donnerstag, den 30. April d. J., Vormittags 10 Uhr,

angesetzten Termine an uns einzusenden. Die eingegangenen Offerten werden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten zur angegebenen Terminsstunde eröffnet und später eingehende Offerten nicht berücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen können in unserer Registratur eingesehen, auch auf portofreien Antrag von derselben bezogen werden.

Bremen, den 11. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Hannoversche Staatsbahn.

Zu den Erweiterungsbauten des Bahnhofs Hannover ist die Lieferung von

2 Millionen Stück Ofenbacksteinen,
100000 Stück Feldbrand-Backsteinen,

6000 Kubm. Bruchsteinen und
1300 Kubm. gelöschtem Kalk
erforderlich. Dieselbe soll in verschiedenen Loosen in öffentlicher Submission vergeben werden, und ist Termin hierzu auf **Freitag, den 1. Mai d. J., Morgens 10 Uhr,** im bautechnischen Bureau der unterzeichneten Direction anberaumt.

Die Offerten mit der Bezeichnung: „Submission auf Lieferung von Baumaterialien für die Erweiterungsbauten auf Bahnhof Hannover“ sind bis zu dem genannten Termine versiegelt und portofrei an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Die bezüglichen Submissionsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Anforderung gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr verwendbare, ca. 360 Centner schwere Locomotiv-Drehscheibe von 36 Fuss Durchmesser, sowie verschiedene Theile (Träger, Räder etc.) von 4 Drehscheiben, zusammen ca. 1000 Centner wiegend, sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerte bis spätestens den **30. April c., Vormittags 11 Uhr,** franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Drehscheibe und verschiedener Drehscheiben-Theile“ an den Unterzeichneten einzusenden.

Der Preis ist pro 500 Kilo anzugeben; eine Trennung von Schmiedeeisen und Gusseisen wird nicht vorgenommen.

Die Verkaufs-Objecte lagern auf dem Bahnhofe Obercassel bei Düsseldorf, woselbst eine Besichtigung stattfinden kann.

Crefeld, den 8. April 1874.

Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Neumünster-Segeberg-Oldesloer Bahn.

Die Erdarbeiten am Bahnhof Segeberg, bestehend in pp 200 000 Kbm. Einschnittsmasse sollen in 2 Loosen von etwa 150 000 Kbm. und 50 000 Kbm. vergeben werden.

Die näheren Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem Bureau des unterzeichneten bauleitenden Ingenieurs und des Abtheilungs-Baumeisters Fick in Segeberg aus, und können auf frankirte Anfragen von den Genannten, welche auch weitere Auskunft ertheilen und schriftliche Offerten bis zum 1. Mai entgegennehmen, bezogen werden.

Neumünster, 1. April 1874.

Wollheim.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die mit 660 Thlr. Gehalt dortirte Stelle eines Zeichners in den hiesigen Werkstätten ist vacant. Hierauf Reflectirende, welche nicht über 30 Jahre alt sind und bei einer tüchtigen theoretischen Ausbildung genügend practische Erfahrung besitzen, um sich baldigst zum Assistenten des Maschinenmeisters zu qualificiren, wollen sich unter Beifügung der Zeugnisse etc. bis zum 15. Mai d. J. an uns wenden.

Altona, den 7. April 1874.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Ein Bahnhofs-Inspections-Assistent

gesucht zum schleunigen Antritt.

Meldungen zu richten unter Beifügung von Zeugnissen und Curiculum vitae an die Direction der Dortmund-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft zu Dortmund.

 **Dieser Nummer liegt der erste Bogen des Eisenbahnbeamten-Verzeichnisses pro 1874 bei.** 

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu No. 31. Leipzig, am 20. April 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen.

Geschäftsführende Direction des Vereins zu Berlin.

Fournier, Geh. Regierungsrath, als Vorsitzender der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, Präsident des Vereins.

Oberbeamte des Vereins.

Heusinger von Waldegg, Ober-Ingenieur, Redacteur des technischen Vereins-Organs, in Hannover.

Dr. jur. Koch, Gerichts-Assessor a. D., Redacteur der Zeitung des Vereins, zu Leipzig.

Volz, Vorsteher des Vereinsbureaus zu Berlin.

I. Deutsche Eisenbahnen.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

I. Direction zu Aachen.

1. A. Lamberts, Rentner, Vorsitzender, in Burtscheid.
2. E. van Gülpen, Tuchfabrikant, Vice-Präsident in Aachen.
3. Dr. F. W. Hasenclever, Directions-Mitglied in Aachen.
4. C. Franoux, Directionsmitglied in Aachen.
5. P. J. Püngeler, Directions-Mitglied in Burtscheid.

II. Direction zu Mastricht.

6. H. Seydlitz, Advocat, Vorsitzender.
7. A. Bonhomme, Spediteur, Vice-Präsident.
8. J. Tielens, Banquier, Directions-Mitglied.
9. W. Sandberg, Rentner, Directions-Mitglied.
10. T. Posthumus, Fabrikant, Directions-Mitglied.

(6.–10.: Sämmtl. zu Mastricht.)

III. Specialdirector beider Directionen.

11. M. Sommer, Specialdirector in Aachen.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Vorstand zu Altenburg.

1. Laurentius, Geh. Regierungsrath Oberbürgermeister in Altenburg, Vorsitzender.
2. Grosse, Justizrath, Stellvertreter des Vorsitzenden, in Altenburg.
3. Krause, Justizrath in Altenburg.
4. H. Herbst, Fabrikant in Meuselwitz.
5. R. Wagner, Advocat in Meuselwitz.
6. H. Rossner, Fabrikant in Zeitz.
7. R. Baumann, Banquier in Berlin.

(3.–7.: Vorstands-Mitglieder.)

Der Betrieb der Bahn wird durch die Organe der Kgl. Sächs. Staatseisenbahn-Verwaltung geleitet.

Altona-Kieler Eisenbahn.

I. Direction in Altona.

1. Semper, Fabrikant, Vorsitzender in Altona.
2. Geske, Kaufmann in Altona.
3. Reimers, Regierungsrath in Altona.
4. Kruse, Kaufmann in Kiel.
5. Tellkampf, ausführender Director in Altona.
6. Metzener, Regierungs-Assessor, Directions-Assistent.

II. Oberbeamte.

7. Wegener, Ober-Betriebs-Inspector in Altona.
8. Hesse, Betriebs-Inspector in Altona.
9. May, Bahningenieur I. District in Altona.
10. Scheer, Bahningenieur II. District in Rendsburg.
11. Wollheim, Bahningenieur III. District in Neumünster.
12. Ringklib, Material-Inspector in Altona.
13. Nollau, Maschinenmeister I. in Altona.
14. Schneider, Maschinenmeister II. in Neumünster.
15. Walter, Telegraphen-Inspector in Altona.
16. Bormann, Bureauchef in Altona.
17. v. Einem, Hauptcassirer in Altona.
18. v. Hilmcrone, Buchhalter in Altona.
19. Abel, Betriebscontroleur in Altona.
20. Eyring, Cassencontroleur in Altona.
21. Kähler, Geschäftsführer in Kiel.

Oberbeamte der Schleswigschen Bahnen.

22. Schröder, Generalbevollmächtigter in Flensburg.
23. Matthiessen, Betriebs-Inspector in Flensburg.
24. Constantine, Maschinenmeister in Flensburg.
25. Petersen, Bahningenieur in Flensburg.

Grossherzoglich Badische Staats-Eisenbahnen.

I. Mitglieder der General-Direction in Carlsruhe.

1. Zimmer, Geheimer-Rath, General-Director.
2. Poppen, Ministerialrath, Abtheilungsvorstand und Stellvertreter des General-Directors.
3. Sexauer, Oberbaurath, Abtheilungsvorstand.

4. Gmelin, Oberregierungsrath, Abtheilungsvorstand. 5. Klingel, Oberbaurath. 6. Grosch, Oberregierungsrath. 7. Stimm und 8. Becker, Oberbauräthe. 9. Zittel, 10. Helminger und 11. Böckh, Reg.-Räthe. 12. Helbling, Baurath. 13. Schneider und 14. Battlehner, Reg.-Räthe. 15. Fesenbeckh, Reg.-Assessor. 15a. Grabendörfer, Bahnbau-Inspector.

II. Oberbeamte der Centralverwaltung.

a. *Vorstände der zur Centralverwaltung gehörenden Dienst-Stellen.*

16. Fischer, Finanzrath, Vorstand der Eisenbahn-Hauptcasse.
17. Schnetzler, Oberrechnungsrath, Vorstand der Eisenbahn-Hauptcontrole II.
18. Müller, Oberrechnungsrath, Vorstand der Eisenbahn-Hauptcontrole I.
19. Meisslinger, Bahninspector, Vorstand der Hauptverwaltung der Eisenbahn-Magazine.

b. *der General-Direction beigegebene Central-Inspectoren.*

20. Kayser, Güterdienstinspector.
21. Tross, technischer Transportinspector.
22. Würth, Casseninspector.
23. Heinrich, Hochbauinspector.
24. von Teuffel, Bahnbauinspector.
25. Hartmann, Transportinspector.
26. Gossweyler, Bahnbauinspector.
27. Schell, Telegrapheninspector.

III. Oberbeamte der Bezirks- und Localverwaltung.

c. *Oberbetriebsinspectoren.*

28. Burg, Oberregierungsrath, Oberbetriebsinspector zu Carlsruhe.
29. von Davans, Oberbetriebsinsp. zu Freiburg.
30. Sachs, Oberbetriebsinspector zu Heidelberg.
31. Geiger, Oberbetriebsinspector zu Constanz.

d. *Bezirksbahningenieure.*

32. Jost, Oberingenieur, Bezirksbahningenieur zu Heidelberg.
33. Möglich, Bezirksbahningen. zu Carlsruhe.
34. Scheffelt, Bezirksbahningenieur zu Freiburg.
35. Wolff, Bezirksbahningenieur zu Constanz.

e. *Maschineningenieure.*

36. Delisle, Bahninspector, Maschineningenieur zu Carlsruhe.
37. Behaghel, Maschineningenieur zu Freiburg.
38. Kayser, Maschineningenieur zu Constanz.
39. Esser, Maschineningenieur zu Heidelberg.

f. *Bahnamtsvorstände.*

40. Lamey, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Würzburg.
41. Ambros, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Freiburg.
42. Mayer, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Constanz.
43. von Davans, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Heidelberg.
44. Keim, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Basel.
45. Bauer, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Offenburg.
46. Fischer, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Schaffhausen.
47. Kratt, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Baden.
48. Hönig, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Mannheim.
49. Krapp, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Carlsruhe.
50. von Fabert, Bahninspector, Bahnamtsvorstand zu Kehl.
51. Scheyrer, Bahnamtsvorstand zu Waldshut.
52. Kempff, Bahnamtsvorstand zu Bruchsal.
53. Haunz, Bahnamtsvorstand zu Pforzheim.

Bayerische Ostbahnen.

Direction zu München.

Badhauser, Director.
Fomm, Ober-Ingenieur.
Krämer, Ober-Maschineningenieur.
Strauss, Ober-Ingenieur.
Zenger, Ober-Ingenieur.
Böhm, Dillmann, Eckart, Jäger, Directions-Oberinspectoren.
Egersdörfer, Directions-Inspector.
Schubert, Directions-Inspector.
John, Haupt-Cassier.

(Sämmtlich in München.)

Kohler, Bezirks-Oberinspector in Schwandorf.
Mack, Bezirks-Oberinspector in Weiden.
Nahm, Bezirks-Oberinspector in Nürnberg.
Seitz, Bezirks-Oberinspector in München.
Wetter, Bezirks-Oberinspector in Regensburg.

Werkstättenvorstände:

Volk, Maschinenmeister I., Vorstand der Central-Werkstätte in Regensburg.
Michell, Maschinenmeister II., Stellvertreter der Vorigen in Regensburg.
Giessen, Maschinenmeister-Assistent des Obermaschinen-Ingenieurs in München.
Koch, Maschinenmeister II., in Geiselhöring.
Scharnberger, Maschinenmstr. II., in Nürnberg.
Schauwecker, Maschinenmeister II., in Weiden.
Seitz, Maschinenmeister II., in München.
Höhn, Werkmeister, in Schwandorf.

Königlich Bayerische Staatseisenbahnen.

1. Adolph Hocheder, Generaldirector.

I. Bau-Abtheilung.

Bei der Generaldirection in München.

2. Alois Röckl, Baudirector.
3. Friedrich Max Engel, } Generaldirections-Räthe.
4. Michael Hellmuth } Generaldirections-Räthe.
5. Erhard Hohenner, } Generaldirections-Räthe.
6. (vacat) } Generaldirections-Räthe.
7. Carl Schnorr von Carolsfeld, Oberingenieur.
8. Carl Posselt, Assessor.
9. Ernst Rutz, Fiscal, Assessor.
10. Ambros Trient, Bezirks-Ingenieur.
11. Wilhelm Hofmann, Bezirks-Ingenieur.
12. Jacob Graf, Bezirks-Ingenieur.
13. Georg Friedrich Scidel, Bezirks-Ingenieur.
14. Josef Mayerl, Hauptbuchhalter.
15. Clemens Adolph Lindner, Central-Cassier.
16. Cajetan Grandauer, Central-Cassa-Controleur.

II. Betriebs-Abtheilung:

a. bei der Generaldirection zu München.

17. Hermann Fischer, Betriebsdirector.
18. Adolf Nobiling, } Generaldirections-Räthe.
19. Joh. Wilh. Deppert, } Generaldirections-Räthe.
20. Eduard Rüber, } Generaldirections-Räthe.
21. Philipp Kühles, } Generaldirections-Räthe.
22. Friedrich Petri, } Generaldirections-Räthe.
23. Adolph Schamberger, } Generaldirections-Räthe.
24. Ernst Roder, } Generaldirections-Räthe.
25. Joseph Breidenbach. } Generaldirections-Räthe.
26. Johann Paukner, } Generaldirections-Räthe.
27. Franz Gyssling, } Generaldirections-Räthe.
28. Karl Mayer, } Generaldirections-Räthe.
29. Johann Reisinger, } Oberingenieure.
30. Friedrich Förderreuther, } Oberingenieure.
31. Carl Rölig, } Oberingenieure.
32. Johann Mohnié, } Oberingenieure.
33. Carl Oswald, Ober-Inspector.
34. Josef Englert, Oberinspector.
35. Wilhelm Müller, Central-Cassa-Controleur.
36. Carl Fuchss, Obermaschinenmeister.
37. Paul Schuster, Hauptmaterialverwalter.
38. Ulrich Imhof, Bezirksmaschinenmeister.
39. Jakob Heberlein, Bezirksmaschinenmeister.

b. Im äussern Dienst.

Oberamt München.

40. Maximilian Graf von Reigersberg, Oberamts-Vorstand.
41. Johann Georg Laubmann, Oberinspector.
42. Richard Lorenz, Obermaschinenmeister, Vorstand der Centralwerkstätte.
43. Michael Büttner, Bezirks-Cassier.
44. Karl Popp, } Bezirks-Ingenieure.
45. Heinrich Pfalzer, } Bezirks-Ingenieure.
46. Sigmund Hofreiter, } Bezirks-Ingenieure.
47. Carl Leybold, } Bezirks-Ingenieure.
48. Friedrich Zenker, Inspector, Vorstand des Localbahnamts München.
49. Franz Eschenlohr, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Rosenheim.
50. Max von Ammon, Inspector, Vorstand des Bahnamts Kufstein.
51. Ernst von Scheidlin, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamtes Salzburg.
52. Franz Dinnbier, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamtes Simbach.
53. Jacob Stürmer, Inspector, Vorstand des Bahnamtes Haidhausen.

Oberamt Augsburg.

54. Oberamts-Vorstand: zur Zeit nicht besetzt.
55. Ludwig Wimmer, Oberinspector.
56. Rudolph Zorn, Bezirks-Maschinenmeister in Augsburg.
57. Michael Kramer, Bezirks-Cassier.
58. Joh. Seeberger, } Bezirks-Ingenieure.
59. Sigmund Engelhardt, } Bezirks-Ingenieure.
60. Josef Schlosser, } Bezirks-Ingenieure.
61. Anton Marberger, Inspector, Vorstand des Localbahnamts Augsburg.
62. Carl Theodor Siry, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Lindau.
63. Ferdinand Kriegelsteiner, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Kempten.
64. Ferd. Miltner, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Neu-Ulm.
65. Friedrich Dürig, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Nördlingen.

Oberamt Nürnberg.

66. Karl Euler-Chelpin, Oberamts-Vorstand.
67. August Schätzler, Oberinspector.
68. Lorenz Wucherer, Bezirksmaschinenmeister.
69. Gustav Riemann, Bezirks-Cassier.
70. Christian Höchstetter, Bezirks-Ingenieur,
71. Carl Roth, Inspector, Vorstand des Localbahnamts Nürnberg.
72. Georg Hartnig, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Ansbach.
73. Franz Diem, Inspector, Vorstaud des Post- nnd Bahnamts Fürth.
74. Kilian Kilian, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Treuchtlingen.

Oberamt Bamberg.

75. Ernst Baumann, Oberamts-Vorstand.
76. Christoph Bähr, Oberinspector.
77. Konrad Müller, Bezirks-Cassier.
78. Wilhelm Rose, } Bezirks-Ingenieure.
79. Josef Strobl, } Bezirks-Ingenieure.
80. Georg Görz, Inspector, Vorstand des Localbahnamts Bamberg.
81. Gustav von Kohlhagen, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Bayreuth.
82. Franz Rambauer, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Hof.
83. Ernst Hauck, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Lichtenfels.

Oberamt Würzburg.

84. Oscar von Schellerer, Oberamts-Vorstand.
85. Max Wolf, Oberinspector.
86. Bernhard Zäch, Bezirksmaschinenmeister.
87. Konrad Mayer, Bezirks-Cassier.
88. Carl Leydel, } Bezirks-Ingenieure.
89. Hermann Pühn, } Bezirks-Ingenieure.
90. Marcus Rügemer, } Bezirks-Ingenieure.
91. Georg Färber, Inspector, Vorstand des Localbahnamts Würzburg.
92. August von Axthelm, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Aschaffenburg.
93. Friedrich Weber, Inspector, Vorstand des Post- und Bahnamts Schweinfurt.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Mitglieder der Deputation der Actionäre.

Wirkliche Mitglieder.

1. Daniel von der Heydt, Geh. Commerzien-Rath, Vorsitzender in Elberfeld.
2. Fr. Herm. Wülfing, Rentner, stellvertretender Vorsitzender in Elberfeld.
3. Rudolph Weyermann, Kaufmann in Elberfeld.
4. Ludwig v. Papen, Rentner in Werl.
5. Friedr. Wilh. Pieper, Kaufmann in Hochdahl.
6. Lindemann, Director in Essen.
7. Wilhelm von Born, Banquier in Dortmund.
8. Hugo Haniel, Geh. Commerz.-Rath in Ruhrort
9. W. Jentges, Kaufmann in Crefeld.
10. Jansen, Dr. in Dülken.
11. Carl Overweg, Rittergutsbesitzer in Letmathe.
12. Wilhelm Werle, Rentner in Barmen.
13. Julius Schimmelbusch, Director in Hochdahl.
14. Wilh. Colsman, Kaufmann in Langenberg.

II. Königliche Eisenbahn-Drection zu Elberfeld.

15. Danco, Vorsitzender, Eisenbahn-Directions-Präsident.
16. Plange, Geh. Regierungs-Rath } Mitglieder
17. Brandthoff, Regierungs- u. Bau-Rath } Mitglieder
18. Pichier, Regierungs- und Bau-Rath } Mitglieder
19. Stambke, Eisenbahn-Director } Mitglieder
20. Witte, Regierungs-Assessor } Mitglieder
21. Wehrmann, Regierungs-Assessor } Mitglieder
22. Krahn, Regierungs-Assessor } Mitglieder
23. v. Bonin, Regierungs-Assessor } Mitglieder
24. Schulz, Regierungs-Assessor } Hülfsarbeiter zu Elberfeld.
25. Stieger, Regierungs-Assessor } Hülfsarbeiter zu Elberfeld.
26. Seebold, Regierungs-Assessor } Hülfsarbeiter zu Elberfeld.
27. Schnarr, Rechnungsrath } Hülfsarbeiter zu Elberfeld.

Technische Beamte.

28. Schroeder, comm. Ober-Betriebs-Inspect. } zu Elberfeld.
29. Hassenkamp, Eisenb.-Bau-Inspector, Assistent u. Stellvertr. d. O.-B.-Inspectors } zu Elberfeld.
30. Naumann, } Eisenbahn-Bau-Inspector } zu Elberfeld.
31. Küster, } Eisenbahn-Bau-Inspector } zu Elberfeld.
32. Reuter, Eisenbahn-Bau-Inspector zu Essen.
33. Schmidts, Eisenb.-Bau-Insp. zu Elberfeld.
34. Schultz, Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector zu Altena.
35. Schepers, Eisenbahn-Bau-Inspector zu Elberfeld.
36. Hottenrott, Eisenb.Baumstr. zu Elberfeld.
37. Brewitt, Eisenbahn-Baumeister zu Elberfeld.
38. Schneider, Eisenb.-Baumeister zu Elberfeld.
39. Diedrich, Maschinenmeister zu Witten.
40. Rohde, Maschinenmeister zu Elberfeld.
41. Schmidt, Maschinenmeister zu Witten.
42. Wittemann Maschinenmeister zu Elberfeld.
43. Müller, Werkstätten-Vorsteher zu Siegen.
44. Strenzel, Telegraphen-Inspector zu Elberfeld.
45. Grimm, Telegraphen-Inspector zu M.-Gladbach.

Verwaltungs-Beamte.

46. Otto, Obergüter-Verwalter zu Elberfeld.
47. Koerner, Rechnungs-Rath, Hauptcassen-Rendant zu Elberfeld.
48. Vormann, Rechnungs-Rath, Bureau-Vorsteher zu Elberfeld.
49. Elkemann, Rechnungs-Rath, Bureau-Vorsteher in Elberfeld.
50. Lesmeister, Bahn-Controleur zu Elberfeld.
51. Schäfer, Bahn-Controleur zu Elberfeld.
52. Huster, Betriebs-Controleur zu Elberfeld.
53. van Heese, Betriebs-Controleur zu Altena.

Königl. Eisenbahn-Commission zu Aachen.

54. Hirche, Vorsitzender, Regierungs-Assessor.
55. Mechelen, Mitglied, Eisenbahn-Bau-Insp.
56. Jänisch, Hülfsarbeiter, Reg.-Asssessor.

Technische Beamte.

57. Rupertus, Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector zu Aachen.
58. Ehlert, Eisenbahn-Bau-Inspector zu Aachen.
59. Kratz, Eisenbahn-Baumeiser zu Aachen.
60. Koch, Eisenbahn-Baumeister zu M.-Gladbach.
61. Garke, Eisenbahn-Baumeister zu Jülich.
62. Spörer, Maschinenmeister zu Crefeld.

Verwaltungs-Beamte.

63. Neumann, Bureau-Vorsteher } zu Aachen.
64. Ohm, } Bahn-Controleure } zu Aachen.
65. Boersch, } Bahn-Controleure } zu Aachen.
66. Fuchs, Betriebs-Controleur } zu Aachen.

Königliche Eisenbahn-Commission Düsseldorf.

67. Dieck, Vorsitzender, Eisenbahn-Director.
68. Kricheldorff, Mitglied, Ober-Betriebs-Insp.
69. Krug, Hülfsarbeiter, Gerichts-Assessor,

Technische Beamte.

70. Blumberg, Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. } zu Düsseldorf.
71. Schmidt, Eisenbahn-Bau-Inspector
72. Sattig, Eisenbahn-Baumeister
73. Tetens, Eisenbahn-Baumeisr
74. Emmerich, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Elberfeld.
75. König I., Eisenb.-Baumeister daselbst.
76. Kentenich, commiss. Eisenbahn-Baumeister zu Hagen.
77. Bartsch, Werkstätten-Vorsteher zu Elberfeld.
78. Othegraven, Maschinenmeister zu Düsseldorf.

Verwaltungs-Beamte.

79. Kuhlmann, Bureau-Vorst. } zu Düsseldorf.
80. Schugt, Bahn-Controleur
81. Korte, Bahn-Controleur
82. Weber, Bahn-Controleur
83. Jahn, Betriebs-Controleur
84. von der Heyde, Betr.-Contr.

Königliche Eisenbahn-Commission zu Essen.

85. Janssen, com. Vorsitzender, Eisenbahn-Bau-Inspector.
86. Becher, Reg.-Assessor, Mitglied.
87. Hoppenstedt, Gerichts-Assessor } Hülfsarbeiter.
88. Förster, Gerichts-Assessor

Technische Beamte.

89. Lex, Eisenbahn-Bau-Inspector zu Essen.
90. Kottenhoff, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Essen.
91. Kahle, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. zu Dortmund.
92. Fischbach, Eisenbahn-Baumeister zu Essen.
93. Hattenbach, Eisenb.-Baumeister zu Essen.
94. Müller, Eisenbahn-Baumeister zu Dortmund.
95. Eversheim, Eisenb.-Baumeister zu Bochum.
96. Blumhoffer, Maschinenmeister zu Langenberg.
97. Köhler, Maschinenmeister zu Essen.

Verwaltungs-Beamte.

98. Rubow, Bureau-Vorsteher zu Essen.
99. Möhrstedt, } Bahn-Controleure zu Essen.
100. Aussem,
101. Schultz,
102. Hoppe, Betriebs-Controleur zu Essen.
103. Dettke, comm. Betriebs-Controleur.

Königl. Eisenbahn-Commission Cassel.

104. von Schlichting, Vorsitzender, Regierungs-Rath.
105. Buchholtz, Reg.- und Bau-Rath, Mitglied.
106. Menz, Reg.-Assessor, } Hülfsarbeiter.
107. Busch, Gerichts-Assess.,
108. Rudolph, Bau-Rath,

Technische Beamte.

109. Dulk, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector zu Cassel.
110. von Gabain, Betriebs-Insp. zu Arnsberg.
111. Delmes, Eisenbahn-Baumeister zu Haspe.
112. Liebert, Abtheilungs-Ingenieur zu Cassel.
113. Ahrendts, Eisenb.-Baumeister zu Warburg.
114. Bechtel, Eisenb.-Baumeister zu Arnsberg.
115. Siewert, Eisenb.-Baumeister zu Rotenburg.
116. Busch, Maschinenmeister zu Cassel.
117. Becker, Maschinenmeister zu Cassel.
118. Müller, Maschinenmeister zu Arnsberg.

Verwaltungs-Beamte.

119. Born, Bureau-Vorsteher } zu Cassel.
120. Schomburg, Bahn-Control.
121. Link, Bahn-Controleur
122. Blankenburg, Betr.-Control.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verwaltungsraths-Mitglieder.

1. Löwe, Stadtrath, Vorsitzender.
2. Ebeling, Commerzienrath, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Heinrich Wolff, Geh. Commerzienrath.
4. Gelpcke, Geh. Commerzienrath.
5. Hagen, Dr., Ober-Landes-Bau-Director.
6. Mühlberg, Rentier.
7. A. Heckmann, Commerzienrath.
8. Geim, Geheimer Ober Finanzrath.
9. Hollmann, Rentier.
10. Felix Meyer, Banquier.
11. Schwabach, Commerzienrath.
12. George Magnus, Regierungs-Assessor a. D.

Directions-Mitglieder.

13. Fournier, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender.
14. Esse, Dr., Geh. Regierungsrath.
15. E. Conrad, Geh. Commerzienrath.
16. Schrader, Finanz-Assessor a. D.
17. Martini, Rentier.
18. Siegert, Geh. Ober-Baurath.
19. Wilhelm Wolff, Commerzienrath.
20. Niedner, Ober-Bergrath a. D.
21. Riem, Justizrath, Syndicus.

Ober-Beamte und Ressort-Vorstände.

22. Jaedicke, Königl. Regierungs- und Baurath, Betriebs-Director in Berlin.
23. Wiedenfeld, Königl. Baumeister. Ober-Ing. in Berlin.
24. Messow, Königl. Baumeister, commiss. Ober-Ingenieur in Berlin.
25. Hennig, Ober-Maschinenmeister in Berlin.
26. Werner, Güter-Dirigent in Berlin.
27. Zeyss, Abth. Baumeister in Berlin.
28. Schwamborn, Abtheilungs-Baumeister in Jüterbogk.
29. Heinrich, Abtheilungs-Baumeister in Cöthen.
30. Gestewitz, Abtheilungs-Baumeister in Bitterfeld,
31. Klebe, Telegraphen-Inspector in Berlin.
32. Kotzte, Betriebs-Controleur in Berlin.
33. Baeker, Bahn-Controleur in Berlin.
34. Rühl, Hauptcassen-Rendant in Berlin.
35. Trapp, Vorsteher vom Directions-Bureau in Berlin.
36. Rosemann, Vorsteher vom Bureau der Betriebs-Direction in Berlin.
37. Engel, Vorsteher vom Tarifbureau in Berlin.
38. Jung, Ober-Güter-Verwalter in Leipzig.
39. Rüdiger, Ober-Bahnhofs-Inspector und Bevollmächtigter in Leipzig.
40. Semler, Bahnhofs-Inspector in Berlin.
41. Martens, Maschinenmeister in Berlin.
42. Richter, Maschinenmeister in Berlin.
43. Schöneberg, Ober-Werkführer in Berlin.

Berlin-Dresdner Eisenbahn.

I. Direction zu Berlin.

1. Heise, Geh. Ober-Regierungsrath a. D., Vorsitzender } in Berlin.
2. Dulon, Regierungs- und Baurath, stellvertretender Vorsitzender
3. Prinz Handjery, Königl. Landrath des Teltowschen Kreises
4. Girau, Dr., Hofjustizrath.
5. Wrede, Commerzienrath.
6. Zschille, Commerzienrath in Dresden.

II. Ober-Beamte.

7. Nöggerath, Rendant der Hauptcasse in Berlin.
8. vom Hagen, Freiherr, Telegraphen-Inspector in Berlin.
9. Haassengier, Baumeister, Ober Ingenieur in Berlin.
10. Klehmet, Abtheilungs-Baumeister in Zossen.
11. Becker, Abtheilungs-Baumeister in Dresden.
12. Blobel, Ober-Güter-Inspector in Berlin.
13. Kahl, Obermaschinenmeister in Berlin.

Berliner Nord-Eisenbahn.

a) Verwaltungsrath zu Berlin.

1. Fürst zu Puttbus auf Puttbus, Vorsitzender.
2. Graf Bernstorf, Regierungsrath u. Kammerherr zu Neustrelitz.
3. Rust, Commerzienrath zu Neustrelitz.
4. Joseph Pinkuss, Banquier zu Berlin.
5. Rob. Baumann, Banquier zu Berlin.
6. von der Lanken Hauptmann a. D. auf Lanken.
7. von Tiele-Winckler, Obristlieutenant a. D. auf Miechowitz.
8. Otto Pfeiffer, Consul in Stralsund.
9. vacat.

b) Direction zu Berlin.

10. Windmüller, Regierungsrath a. D. Vorsitzender.
11. Schück, Regierungsrath a. D. Stellvertreter des Vorsitzenden.
12. Wächter, Baumeister, technisches Mitglied und Ober-Ingenieur.
13. Salinger, General-Consul, kaufmännisches Mitglied.

c) Ober-Beamte.

14. Klinge, Ober-Maschinenmeister zu Berlin.
15. Behmer, Baumeister und Vorsteher des technischen Bureaus zu Berlin.
16.* la Pierre, Baumeister zu Berlin.
17. Hinzpeter, Abtheilungs-Baumeister zu Oranienburg.
18. Stumpf, Abtheilungs-Baumeister zu Neustrelitz.
19. Busse, Abtheilungs-Baumeister zu Treptow a./T.
20. Stoll. Abtheilungs-Baumeister zu Grimmen.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

I. Mitglieder des Verwaltungs-Raths.

1. Wilckens, Königl. Geheimer Ober-Finanz-Rath a. D. — Vorsitzender — in Berlin.
2. R. Hardt, Rittergutsbesitzer — stellvertretender Vorsitzender — in Berlin.
3. Lewinstein, Banquier in Berlin.
4. v. Seydewitz, Landeshauptmann und Landesältester der Königl. Preussischen Oberlausitz in Görlitz.
5. Jahr, Oberbürgermeister in Cottbus.
6. Lent, Königlicher Baumeister in Berlin.
7. Ravené, Geh. Commerzienrath in Berlin.
8. Salomonsohn, Königl. Rechtsanwalt a. D. in Berlin.
9. Sattig, Königl. Geh. Regierungsrath und Bank-Director in Görlitz.
10. Schmidt, Geh. Commerzienrath in Görlitz.
11. Frech, Königl. Geheimer Ober-Tribunals-Rath in Berlin.
12. Drewke, Ober-Inspector in Berlin.
13. Kauffmann, Königl. Commerzienrath in Berlin.
14. Keyssner, Königl. Kammergerichts-Rath in Berlin.
15. Rieloff, Königl. Prinzlich Niederländischer General-Verwaltungs-Director in Muskau.

II. Mitglieder der Direction.

16. Richtsteig, Königl. Geh. Regierungsrath u. Oberbürgermeister a. D. — Vorsitzender — in Berlin.
17. Hartnack, Königl. Regierungsrath — stellvertretender Vorsitzender — in Berlin.
18. Philippi, Königl. Gerichts-Assessor a. D., juristisches Mitglied in Berlin.
19. Reder, Königl. Regierungs- und Baurath.
20. Wilckens, Königl. Geheimer Ober-Finanzrath a. D. in Berlin. } stellvertretende Mitglieder der Direction.
21. Levinstein, Banquier in Berlin.
22. v. Seydewitz, Landeshauptmann und Landesältester der Königlich Preussischen Oberlausitz in Görlitz.

III. Hülfsarbeiter der Direction.

23. Kessel, commiss. Betriebs-Director.

IV. Ober-Beamte.

24. v. Vagedes, Ober-Bau-Inspector in Berlin.
25 Franck, Obermaschinenmeister in Berlin.
26. Rörig, Ober-Güter-Verwalter in Berlin.
27. Horwicz, com. Ober-Betriebs-Inspector in Berlin.
28. Rust, Abtheilungs-Baumeister für Neubauten in Senftenberg.
29. Melzenbach, Betriebs-Insp. in Berlin.
30. Schubert, com. Betriebs-Inspector in Görlitz.

* Anmerk. 16 scheidet am 1. April 1874 aus.

31. Pastenaci, Betriebs-Inspector und Abtheilungs-Baumeister in Görlitz für Neubauten.
32. Piltz, Hauptcassen-Rendant in Berlin.
33. Seering, Central-Bureau-Vorsteher in Berlin,
34. Gehrcke, Controle-Vorsteher in Berlin.
35. Dumke, Bahn-Controleur in Berlin.
36. Neumann, Betriebs-Controleur in Berlin.
37. Schroeter, Werkstätten-Vorsteher in Berlin.
38. Westphal, Wagen-Controleur in Berlin.
39. Hattemer, comm. Telegraphen-Inspector in Berlin.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. Mitglieder des Ausschusses (Verwaltungsraths.)

1. Dr. E. Gossler, Gerichts-Präses, Vorsitzender in Hamburg.
2. P. Mendelssohn-Bartholdy, Geheimer Commerzienrath, erster Stellvertreter des Vorsitzenden in Berlin.
3. Dr. Flörke, Hofrath, Bürgermeister, zweiter Stellvertreter in Grabow.
4. C. E. Abendroth in Hamburg.
5. W. Amsinck daselbst.
6. O. Berkefeld daselbst.
7. E. F. Berndes daselbst.
8. H. Böckmann, Oberalter daselbst.
9. C. A. Crasemann daselbst.
10. C. W. L. Jacob daselbst.
11. Ed. Johns, Senator daselbst.
12. E. v. Melle, Senator daselbst.
13. Dr. Petersen, Senator daselbst.
14. Dr. Schröder, Senator daselbst.
15. Flügge, Oberpostamts-Director in Rostock.
16. Köhler, General-Major in Schwerin.
17. v. Nettelbladt, Baron, Ministerial-Director daselbst.
18. v. Könemann, Kammerherr auf Pritzier.
19. v. Stenglin, Baron, Major auf Beckendorf.
20. Gelpcke, Geheimer Commerzienrath in Berlin.
21. Dr. Hinschius, Professor daselbst.
22. Jung, Stadt-Aeltester daselbst.
23. Dr. Kronecker, Professor daselbst.
24. Lewald, Justizrath daselbst.
25. Löwe, Stadtrath daselbst.
26. L. Simon, Banquier daselbst.
27. Dr. Ullmann, Stadtrath daselbst.
28. Dr. Wedding, Bergrath daselbst.
29. Gans Edler Herr zu Putlitz, Kammerherr auf Retzien.

II. Mitglieder der Direction und des Syndicats.

30. Neuhaus, Geheimer Regierungs-Rath, Vorsitzender, technischer und Betriebs-Director in Berlin.
31. Simon, Geheimer Regierungsrath und Director in Berlin.
32. Wolff, Oberalter, Director in Hamburg.
33. Westphal, Stadtgerichtsrath a. D., Director in Berlin.
34. Paul Mendelssohn-Bartholdy, Geheimer Commerzienrath, Mitglied der Directions-Deputation in Berlin.
35. Dr. Gossler, Gerichts-Präses in Hamburg, Mitglied der Directions-Deputation daselbst.
36. Dr. Hinschius, Justizrath, Syndicus in Berlin.
37. Dr. Brandis, Syndicus und Mitglied der Directions-Deputation in Hamburg.

III. Oberbeamte.

38. Neuhaus, Baumeister und Ober-Ingenieur in Berlin.
39. Moeller, Baumeister und Ober-Betriebs-Inspector in Berlin.
40. Krause, Baumeister und Betriebs-Inspector in Berlin.
41. Bensemann, Bureau-Vorsteher in Berlin.
42. Kaplick, Baumeister und Abtheilungs-Ingenieur in Berlin.
43. Kühnert, Baumeister und Abtheilungs-Ingenieur in Wittenberge.
44. Harms, Abtheilungs-Ingenieur in Wittenberge.
45. Stahr, Abtheilungs-Ingenieur in Hagenow.
46. Eckolt, Baumeister u. Abtheilungs-Ingenieur in Hamburg.
47. Gruson, Ober-Maschinenmeister in Berlin.
48. Walter, Maschinenmeister in Berlin.
49. Strothmann, Maschinenmeister in Wittenberge.
50. Brandt, Maschinenmeister in Hamburg.
51. Reimsfeld, Telegraphen-Inspector in Berlin.
52. Normann, Ober-Güter-Verwalter in Hamburg.
53. Schlungbaum, Güter-Inspector in Berlin.
54. Dumont, Haupt-Cassen-Rendant in Berlin.
55. Wedemeyer, Cassirer in Hamburg.
56. Fricke, Ober-Controleur in Berlin.
57. Rudolph, Calculatur-Vorsteher und Revisor in Berlin.
58. Otto, Secretair in Berlin.
59. Brandt, Bureau-Vorsteher in Hamburg.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

I. Directorium in Berlin.

1. Krönig, Regierungs-Rath a. D., Vorsitzender in Berlin.
2. Hausmann, Stadtrath in Brandenburg.
3. Simson, Kreisrichter in Berlin.
4. Büchtemann, Regierungs-Assessor in Berlin.
5. Wolff, Kreisgerichts-Rath a. D. in Potsdam.
6. Wolfs, Director in Berlin.
7. Quassowski, Baurath und Chef-Techniker in Berlin.

II. Beamte der Directions-Bureaus.

8. Lange, Bureau-Vorsteher } Hauptbureau in Berlin.
9. Orlich, Directions-Secretär } Hauptbureau in Berlin.
10. Schulz, Cassen-Revisor in Berlin.
10a. Spickendorff, Rendant der Hauptcasse in Berlin.
11. Marth, Controleur daselbst.
12. Roerecke, Controleur daselbst.
13. Eckert, Controleur daselbst.
14. Kleye, Controleur daselbst.
15. Nauert, Controleur daselbst.
16. Hanno, Controleur daselbst.
17. Hoffmann, Controleur daselbst.
18. Winkelmann, Controleur daselbst.

III. Telegraphen-Beamte.

19. Glogau, Telegraphen-Inspector in Magdeburg.

IV. Beamte der Bahn- und Betriebs-Verwaltung.

20. Bessert-Nettelbeck, Betriebs-Director in Berlin.
20a. Bölke, Betriebs-Controleur in Berlin.
21. Weise, Abtheilungs-Baumeister in Berlin.
22. Schucht, Abtheilungs-Baumeister in Potsdam.
23. Schulze, Abtheilungs-Baumeister in Brandenburg.
24. Wollanke, Abtheilungs-Baumeister in Magdeburg.
25. Schneider, Abtheilungs-Baumeister und Betriebs-Inspector daselbst.
26. Schmid, Ober-Ingenieur in Berlin.
27. Bauer, Abtheilungs-Baumeister in Steglitz.
28. Helling, Baumeister in Berlin.
29. Heim, Abtheilungs-Baumeister in Magdeburg.
30. Nowack, Abtheilungs-Baumeister in Zerbst.
31. Ulbrich, Abtheilungs-Baumeister in Coswig in Anhalt.
32. Böttcher, Ober-Güter-Inspector in Berlin.
33. Döhl, Güter-Inspector in Berlin.
34. Wodtke, Güter-Inspector in Magdeburg.
35. Fournier, Bahnhofs-Inspector in Berlin.
36. Zahn, Bahnhofs-Inspector in Berlin.
37. Becker, Bahnhofs-Inspector in Berlin.
38. Osterrath, Bahnhofs-Inspector in Potsdam.
39. Meyer, Bahnhofs-Inspector in Brandenburg.
40. Herrmann, Bahnhofs-Inspector in Genthin.
41. Hirt, Bahnhofs-Inspector in Burg.
42. Zacher, Bahnhofs-Inspector in Neustadt-Magdeburg.
43. Wilde, Bahnhofs-Inspector in Magdeburg.
44. Schwartz, Bahnhofs-Inspector in Eilsleben.

V. Maschinen- und Wagenverwaltung.

45. Turner I., Ober-Maschinen-Meister in Potsdam.
46. Ulich, Maschinen-Meister in Potsdam.
47. Meyer, Maschinen-Meister in Berlin.
48. Schollwer, Maschinen-Meister in Magdeburg.
49. Turner II., Vorsteher der Wagen-Verwaltung in Potsdam.

VI. Materialien-Verwaltung.

50. Heutz, Materialien-Inspector in Potsdam.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

I. Directorium zu Stettin.

(sämmtlich zu Stettin:)

1. Fretzdorff, Geheimer Commerzien-Rath
2. Zenke, Geheimer Regierungs-Rath
3. Stein, Geheimer Regierungs-Rath
4. Kutscher, Stadtältester
5. Metzenthin, Stadtältester
6. Rahm, Geheimer Commerzien-Rath
7. Ernst Böttcher, Kaufmann
8. Oelschläger, Gerichts-Assessor, Syndik.
9. Foerster, Regierungs-Assessor } Hülfsarbeiter.
10. von Haselberg, Baumeister } Hülfsarbeiter.
11. Winkler, Kreisrichter a. D. } Hülfsarbeiter.

II. Ober-Beamte.

12. Magunna, Baurath, Betriebs-Director in Stettin.
13. Goos, Baumeister, Assistent desselben in Stettin.
14. Wolff, Baumeister, commissarischer Ober-Betriebs-Inspector in Stettin.
15. Brennhausen, Baumeister, Vertreter desselben in Stettin.
16. Busse I., Betriebs-Inspector in Berlin.
17. Bruhn, Baumeister, Vertreter desselben in Berlin.
18. Kossak, Betriebs-Inspector in Stettin.
19. Susemihl, Betriebs-Inspector in Stargard.
20. Siehr, Betriebs-Inspector in Cöslin.
21. Arndt, Betriebs-Inspector in Pasewalk.
22. Busse II., Betriebs-Inspector in Greifswald.
23. Hasse, Betriebs-Inspector in Stolp.
24. Bansen, Betriebs-Inspector in Langfuhr bei Danzig.
25. Bollmann, Baumeister in Stettin.
26. Kretschmer, Ober-Maschinenmeister in Stargard.
27. Fritz, Assistent desselben in Stargard.
28. Zwez, Telegraphen-Inspector in Stettin.
29. Eichholz, Maschinenmeister (Werkstätten-Vorsteher) in Stargard.
30. Stiebler, Assistent desselben in Stargard.
31. Schünhoff, Maschinenmeister (Werkstätten-Vorsteher) in Greifswald.
32. Palmié, Maschinenmeister (Werkstätten-Vorsteher) in Stolp.
33. Bensemann, Haupt-Kassen-Rendant in Stettin.
34. Stephan, Ober-Güter-Verwalter in Stettin.
35. Hintz, Bureau-Vorsteher in Stettin.
36. Hoppe, Calculatur-Vorsteher in Stettin.
37. Fenske, Controle-Vorsteher in Stettin.
38. Mielitz, Vorsteher des statistischen Bureaus in Stettin.
39. Skalweit, Plankammer-Verwalter in Stettin.
40. Petzold, Magazin-Verwalter in Stettin.
41. Drewke, Bahn-Controleur in Stettin.
42. Strieboll, Bahn-Controleur in Stettin.
43. Warnick, Werkstatts-Controleur in Stettin.
44. Sternberg, Betriebs-Controleur in Stettin.
45. Bechert, Betriebs-Controleur in Stettin.
46. Rahn, Wagen-Controle-Vorsteher in Stettin.

Braunschweigische Eisenbahn.

I. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.

1. Wolf, Finanzrath, Vorsitzender in Braunschweig.
2. Scheffler, Dr. phil., Ober-Baurath in Braunschweig.
3. Aronheim, Dr. jur. in Braunschweig.
4. Hildebrand, Finanzrath in Braunschweig.
5. Rummel, Regierungsassessor in Braunschweig.

II. Ober-Betriebs-Inspection.

6. Steigertahl, Bahndirector in Braunschweig.

7. Praun, Kreisbaumeister in Braunschweig.
8. Mittendorff, Eisenbahn-Baumeister in Braunschweig.
9. Ebeling, Eisenbahn-Baumeister in Braunschweig.
10. Bremer, Ober-Telegraphen-Inspector in Braunschweig.
11. Lüddecke, Ober-Güter-Inspector in Braunschweig.
12. Wolff, Ober-Betriebs-Inspector in Braunschweig.
13. Kalbe, Betriebs-Inspector in Braunschweig.
14. Blenkinsop, Ober-Ingenieur, Werkstätten-Vorsteher in Braunschweig.
15. Clauss, Ober-Ingenieur, Werkstätten-Vorsteher in Braunschweig.
16. Harsleben, Maschinenmeister in Braunschweig.

III. Eisenbahn-Hauptcasse.

17. Koch, Ober-Rentmeister in Braunschweig.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

I. Directorium in Breslau.

1. Becker, Stadtrath, Vorsitzender
2. von Uechtritz, Staatsanwalt
3. Vogt, Regierungs- u. Baurath a. D.
4. Glauer, Dr. jur., Syndicus
5. Salzmann, Justizrath
6. A. Müller, Kaufmann.

(1.–6.: Mitglieder, sämmtlich in Breslau.)

7. Schwarze, Dr., Geheimer Bergrath
8. Schneider, Commerzienrath in Breslau, Stellvertreter.
9. Kletke, Gerichtsassessor a. D. in Breslau, Hilfsarbeiter und stellvertretender Syndicus.

II. Oberbeamte.

10. Wernich, Bahndirector in Breslau.
11. Dickhuth, Betriebs-Director in Breslau.
12. Mentz, Kgl. Bau-Inspector a. D. in Cüstrin.
13. Warmbrunn, Betriebs-Inspector in Breslau.
14. Gabriel, Betriebs-Inspector in Liegnitz.
15. Reimer, Betriebs-Inspector in Grünberg.
16. Blauel, Obermaschinenmeister in Breslau.
17. Anschütz, Maschinenmeister in Breslau.
18. Bathe, Maschinenmeister in Breslau.
19. Grempler, Hauptkassen-Rendant in Breslau.
20. Müller, Ober-Güterverwalter in Breslau.
21. Nick, Centralbüreau-Vorsteher in Breslau.
22. Schmitz, Plankammer-Inspector in Breslau.
23. von Eichmann, Telegr.-Inspector in Breslau.
24. Neumann, Materialien-Inspector in Breslau.

Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preussische Abtheilung).

A. Verwaltungsrath.

1. Wm. Königsberger, Banquier zu Berlin, Vorsitzender.
2. Gustav Abel, Oekonomierath zu Dobrydzial, stellvertretender Vorsitzender.
3. Wm. Lauterbach, Rittergutsbesitzer zu Heide-Wilxen.
4. Albert Kämpf, Banquier zu Berlin.
5. Leopold Hadra, Kaufmann zu Berlin.

(ad 3. 4. 5. Mitglied.)

Die übrigen 4 Mitglieder des Verwaltungsraths sind ausgeschieden und durch die General-Versammlung neu zu wählen.

B. Betriebs-Direction.

6. Fischer, Betriebs-Dir. zu Poln.-Wartenberg.
7. Wieczorek, Dr., Königl. Rechtsanwalt und Syndicus daselbst.

C. Oberbeamte.

8. Loesewitz, Maschinenmeister zu Oels.
9. Walter, Betriebs-Controleur daselbst.
10. Gropp, Eisenbahn-Secretair und Büreau-Vorsteher zu Poln.-Wartenberg.
11. Gocksch, Hauptkassen-Rendant daselbst.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

I. Direction in Dresden.

1. Schickert, Finanzrath, Vorsitz. in Dresden.
2. Zschille, Commerzienrath, Deputirter des Aufsichtsraths in Dresden.
3. Ackermann, Hofrath und Finanzprocurator, Syndicus in Dresden.

II. Oberbeamte.

4. Hättasch in Chemnitz als bauleitender Ober-Ingenieur.

Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft.

Sitz und Büreau der Gesellschaft in Dresden, Marienstrasse 24.

I. Verwaltungsrath.

1. Max Hauschild, Commerzienrath in Dresden, Vorsitzender.
2. Julius Alexander, Banquier in Berlin, stellvertretender Vorsitzender.
3. Carl Graf Einsiedel-Wolkenburg zu Wolkenburg.
4. P. L. Eltzbacher, Banquier in Köln a. Rh.
5. W. v. Herder auf Rauenstein.
6. B. Germann, Bürgermeister in Marienberg.
7. Carl Dav. Schultze, Baumeister in Berlin.
8. Jos. Steinfeld, Baumeister in Berlin.
9. C. F. Dobberke, Kaufmann in Dresden.

II. Directorium.

10. Hans Palm in Olbernhau, Director.
11. Gust. Ackermann, Hofrath in Dresden, Syndicus.
12. C. Sorge, Oberbaurath a. D. in Dresden, technischer Beirath.
13. Benno Lotze in Dresden, Buchhalter und Secretair.

III. Bauverwaltung.

14. Alex. Freiherr v. Oër, K. Sächs. Betriebs-Ingenieur in Dresden, Ober-Ingenieur.
15. W. Steinmann in Dresden, Buchhalter und Cassirer.

Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn.

Direction in Crefeld.

1. Director Richard Freudenberg.

Oberbeamte:

2. Bau- und Betriebs-Director Scheerbarth.
3. Bau- und Betriebs-Inspector Pohl.

Cuxhavener Eisenbahn-Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft.

Direction zu Berlin.

1. Charles Ernst David
2. Dr. Carl Braun, Kgl. Justizrath

(1.–2.: Directoren.)

3. Ernst Wilhelm Lendel, Procurist.

Beamte.

4. A. Bahr, Kgl. Oberbauinspector a. D., technischer Director zu Harburg (für Hafen und Eisenbahnen.)
5. Mengel, Ober-Ingenieur zu Stade (für Stade-Cuxhaven).
6. Alfred Giles, Unternehmer des Hafenbaues zu Cuxhaven.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen innerhalb des Grossherzogthums Luxemburg.

1. Mebes, Geheimer Ober-Regierungsrath, General-Director
2. Cronau, Eisenbahn-Director
3. von Guérard, "
4. Schulz, "
5. Funke, "
6. Bolte, "
7. Breithaupt, "
8. Mathaus, "
9. Schübler, "
10. Greiff, "
11. Simson, "

(1.–11.: Mitglieder der General-Direction zu Strassburg.)

12. Wolffhügel, Advocat, Hülfsarbeiter, das.
12a. Lindner, Advocat-Anwalt, Hülfsarbeiter.
13. Büttner, Eisenbahn-Betriebs-Inspector und Vorsteher des betriebstechnischen Büreaus in Strassburg.
14. Beemelmanns, Eisenbahn-Betriebs-Inspector und Vorsteher des bautechnischen Büreaus das.
15. Gerigk, Vorsteher des Central-Administations-Büreaus das.
16. Döhring, Vorsteher der Central-Betriebs-Controle daselbst.
17. Heidecker, Rechnungsrath, Güter-Inspector und Vorsteher des Reclamations-Büreaus das.
18. Mielert, Rechnungsrath, Hauptcassen-Rendant daselbst.
19. Coermann, Eisenb.-Betr.-Insp. in Mühlhausen.
20. Stelzer, dto. in Colmar.
21. Ostermeyer dto. in Strassburg.
22. Victor, dto. in Saargemünd.
23. Kecker, dto. in Metz.
24. Hering, dto. in Luxemburg.
25. Wachenfeld, Eisenb.-Baumeister in Mülhausen.
26. Strauch, comm. Eisenbahn-Baumeister das.
27. Koeltze, Eisenb.-Baumeister in Colmar.
28. Bennegger, Eisenbahn-Baumeister in Strassburg.
29. Pabst, Eisenbahn-Baumeister daselbst.
30. Weltin, comm. Eisenbahn-Baumeister das.
31. Schieffer, Eisenbahn-Baumeister u. Assistent des Vorstehers des betriebstechnischen Büreaus daselbst.
32. Wolff, Eisenbahn-Baumeister und Assistent des Vorstehers des bautechnischen Büreaus das.
33. Paraquin, Eisenb.-Baumeister in Saargemünd.
34. Ottmann, dto. daselbst.
35. von Kietzel, dto. in Metz.
36. Schneidt, dto. daselbst.
37. Salentiny, dto. in Luxemburg.
38. Graff, dto. daselbst.
39. Schroeder, Eisenb.-Baumeister, Abtheilungs-Baumeister in Colmar.
40. Schulz, Eisenbahn-Baumeister, Abtheilungs-Baumeister in Mutzig.
41. Simons, Eisenbahn-Baumeister, Abtheilungs-Baumeister in Dietenhofen.
42. Rübsamen, Betriebs-Controleur in Mülhausen.
43. Frentzel, dto. in Colmar.
44. Scheele, dto. in Strassburg.
45. Brückmann, dto. in Saargemünd.
46. Plagge, dto. in Metz.
47. Schumann, dto. in Luxemburg.
48. Merensky, Güter-Inspector in Mülhausen.
49. Jauner, dto. in Colmar.
50. Müller, dto. in Strassburg.
51. Budde, dto. in Saargemünd.
52. Seydel, dto. in Metz.
53. Trommer, dto. in Luxemburg.
54. Hieronimy, Telegr.-Ober-Insp. in Strassburg.
55. Wendler, Obermaschinenmeister daselbst.
56. Klähr
57. Frank
58. Schnitzlein

(56.–58.: Maschinenmeister in Strassburg.)

59. Grasshof, dto. in Mülhausen.
60. Volckmar, dto. in Montigny.
61. Hüster, dto. daselbst.
62. Reh, dto. in Luxemburg.
63. Kleist, Werkstätten-Vorsteher in Montigny.
64. Gmelin, Werkmeister u. Vorsteher der Werkstätte in Hagenau.
65. Königer, Werkmeister u. Vorsteher der Werkstätte in Weissenburg.
66. Bruse, Werkmeister u. Vorsteher der Werkstätte in Avricourt.
67. Caesar, Werkmeister u. Vorsteher der Werkstätte in Forbach.
68. Liugel, comm. Werkmeister u. Vorsteher der Werkstätte in Dietenhofen.
69. Gerlach, Maschinen-Ingenieur in Saargemünd.

Erfurt-Hof-Eger Eisenbahn.

A. Direction zu Erfurt.

1. le Juge, Regierungsrath a. D., Vorsitzender.
2. R. Staberow, Baurath, technisches Mitglied.

B. Aufsichtsraths-Mitglieder.

3. R. Breslau, Ober-Bürgermeister, Vorsitzender zu Erfurt.
4. J. Alberti, Dr., Bürgermeister, Stellvertreter des Vorsitzenden zu Schleiz.
5. Boer, Commerzienrath zu Berlin.
6. P. Gravenstein, Banquier zu Berlin.

7. Ludwig v. Erlanger, Banquier, zu Frankfurt a. M.
8. Löwenfeld, Gerichts-Assessor a. D. zu Berlin.
9. Carl Schlesinger-Trier, Banquier zu Frankfurt a. M.
10. G. Plaut, Banquier zu Leipzig.
11. Rudolph Kann, Banquier zu Frankfurt a. M.
12. G. Schepplenberg, } zu Berlin.
13. Hugo Liebermann, } zu Berlin.
14. Wiesenbach, Regierungs-Rath } zu Frankfurt a. M.
15. Kistel, Baudirector } zu Frankfurt a. M.
16. Grote, Ingenieur } zu Frankfurt a. M.
17. Siebold, Geheimer Finanz-Rath } zu Frankfurt a. M.
18. Franz Wagner, Stadtrath zu Leipzig.
19. Blanchard, Rentier zu Erfurt.
20. Hornung, Commerzienrath zu Frankenhausen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Eutin.

1. von Warnstedt, Regierungs-Rath, Vorsitzender zu Wandsbeck.
2. Buresch, Geheimer Ober-Baurath zu Oldenburg.
3. Baron Ludwig von Erlanger in Frankfurt a. M.
4. Siebold, Geheimer Finanz-Rath daselbst.
5. Hugo Wolff, Banquier, in Firma Platho und Wolff in Berlin.

Oberbeamte.

6. Bruhn, Betriebs-Inspector zu Lübeck.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Königliche Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M.

1. Redlich, Regierungs- und Baurath, Vorsitzender
2. Klingelhöffer, Regierungrath } Mitglieder.
3. Behrend, Reg.- u. Baurath } Mitglieder.
4. Dr. Hochheimer, Regierungs-Assessor } Mitglieder.
5. Kost, Regierungs-Assessor } Mitglieder.
6. Lehwald, Eisenb.-Bauinspector } Mitglieder.
7. Graaf, Reg.-Assessor, Hülfsarbeiter.

(1.–7.: zu Frankfurt a. M.)

Beamte.

8. Lütteken, commissarischer Ober-Betriebs-Inspector zu Frankfurt a. M.
9. Schilling, Betriebs-Inspector zu Fulda.
10. Schmidt, Betriebs-Inspector zu Hanau.
11. Bücking, Eisenbahn-Baumeister zu Fulda.
12. Knebel, Eisenbahnbaumeister zu Bebra.
13. Kalb, Eisenbahn-Baumeister zu Gemünden.
14. Eggert, Eisenbahn-Baumeister zu Frankfurt a. M.
15. Zimmermann, Eisenbahn-Baumeister zu Hanau.
16. Tasch, Maschinenmeister zu Fulda.
17. Oestreich, Werkstätte-Vorsteher zu Hanau.
18. Finck, Telegraphen-Inspector zu Fulda.
19. Rommel, Ober-Güter-Verwalter zu Frankfurt a. M.

Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

I. Direction zu Glückstadt.

1. J. Fülscher, Königlicher Bau-Inspector, vorsitzender Director zu Glückstadt.
2. H. Lund, ausführender Director zu Glückstadt.
3. J. Peters, Rechtsanwalt zu Elmshorn.

II. Oberbeamte.

4. Th. J. Glien, Bahn-Ingenieur zu Glückstadt.
5. J. Memmert, Maschinenmeister zu Glückstadt.
6. Th. Rix, Revisor und Cassirer zu Glückstadt.

Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

Directorium zu Ronneburg.

1. Reichardt, Dr. jur., Finanzkassirer, Director, Vorsitzender in Ronneburg.
2. Sieber, Kaufmann, Director, Stellvertreter in Ronneburg.
3. Hase, Bürgermeister, Director in Schmölln.
4. Sturm, Stadtrath und Advocat, stellvertretender Director in Gera.

Greiz-Brunner Eisenbahn.

Directorium in Greiz.

1. Carl Kermann, Kaufmann, Vorsitzender und Vollziehender.
2. Richard von Gelden-Crispendorf, Geheim. Cabinets-Rath.
3. Wilhelm Heller, Kaufmann.

Bahnhofinspection und Güterexpedition in Greiz.

4. Otto Worm, Inspector.

Ingenieurbureau in Reichenbach.

5. E. Prasse, Ingenieur.

Maschinen-Verwaltung in Werdau.

6. C. Toussaint, Maschinenmeister.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Verwaltungsrath zu Braunschweig.

1. Rittmeyer, Stadtrath zu Braunschweig, Vorsitzender.
2. Horst, Obergerichtsadvocat und Notar daselbst, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Moritz Eltzbacher, Kaufmann in Bonn.
4. Otto, Obergerichtsadvocat und Notar in Blankenburg.
5. Becker, Oberbürgermeister in Halberstadt, Betriebsdirection zu Blankenburg.
6. Schneider, Betriebsdirector in Blankenburg.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

I. Mitglieder des Verwaltungs-Raths.

1. v. Bernuth, Königlicher Staats-Minister — Vorsitzender — in Berlin.
2. Graf zu Solms-Sonnewalde, Königlicher Landrath a. D. — stellvertretender Vorsitzender — auf Pouch bei Bitterfeld.
3. Hermann Helfft, — Firma: Helfft Gebrüder — Banquier in Berlin.
4. Julius Nelke, — Firma: A. Paderstein — Banquier in Berlin.
5. Paul Kuczynski, Banquier in Berlin.
6. Hugo, Fürst zu Hohenlohe-Oehringen, Herzog von Ujest auf Slawentzitz und in Berlin.
7. Schrecker, Bürgermeister und Königlicher Hauptmann a. D. in Eilenburg.
8. Jahr, Oberbürgermeister in Cottbus.
9. v. Langenn, Obrist a. D. und Rittergutsbesitzer auf Kittlitz bei Lübbenau.
10. M. Goldschmidt, Banquier in Berlin.
11. R. Hardt, Rittergutsbesitzer in Berlin.
12. Herrmann, Königlicher Gerichts-Assessor a. D. und Bank-Director in Berlin.
13. v. Eckardstein-Proetzel Freiherr, Rittergutsbesitzer in Berlin.
14. Wölfel, Kgl. Rechtsanwalt in Merseburg.

II. Mitglieder der Direction.

15. Richtsteig, Königlicher Geheimer Regierungs-Rath und Oberbürgermeister a. D. — Vorsitzender — in Berlin.
16. Hartnack, Königlicher Regierungsrath — stellvertr. Vorsitzender — in Berlin.
17. Philippi, Königlicher Gerichts-Assessor a. D., juristisches Mitglied in Berlin.
18. Reder, Kgl. Regierungs- und Baurath in Berlin.
19. Hermann Henckel, Bankdirector in Berlin.
20. Graf zu Solms-Sonnewalde, Königl. Landrath a. D. (cfr. No. 2.) } stellvertr. Mitglieder d. Direction.
21. Hermann Helfft, Banquier (cfr. No. 3.) } stellvertr. Mitglieder d. Direction.
22. Julius Nelke, Banquier (cfr. No. 4.) } stellvertr. Mitglieder d. Direction.
23. Paul Kuczynski, Banquier (cfr. No. 5.) } stellvertr. Mitglieder d. Direction.

III. Hülfs-Arbeiter der Direction.

24. Posseldt, Königlicher Kreisrichter a. D. in Berlin.
25. Kessel, comm. Betriebs-Director in Berlin.

IV. Ober-Beamte.

26. Franck, Ober-Maschinenmeister in Berlin.
27. Roerig, Ober-Güter-Verwalter in Berlin.
28. Rust, Ober-Betriebs-Inspector in Cottbus.
29. Haage, Betriebs-Inspector in Cottbus.
30. Dohm, Betriebs-Inspector in Eilenburg.
31. Groetzebauch, Abtheilungs-Baumeister und Betriebs-Inspector in Sorau.
32. Skalweit, Abtheilungs-Baumeister für Neubauten in Leipzig.
33. Piltz, Hauptcassen-Rendant in Berlin.
34. Seering, Central-Bureau-Vorsteher in Berlin.
35. Gehrcke, Controle-Vorsteher in Berlin.
36. Mayerhauser, Betriebscontroleur in Cottbus.
37. Schlegel, Bahn-Controleur in Cottbus.
38. Schröter, Werkstätten-Vorsteher in Berlin.
39. Westphal, Wagen-Controleur in Berlin.
40. Hattemer, comm. Telegraphen-Inspector in Berlin.

Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath zu Hannover.

1. Koch, Geheimer Ober-Baurath, Vorsitzender.
2. Adickes, Gutsbesitzer, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. v. Bennigsen, Landes-Director.
4. F. Jaques, Banquier in Berlin.
5. Hugenberg, Schatzrath.
6. Lent, Regierungs- und Baurath, in Magdeburg.
7. Lüdecke, Gerichts-Assessor daselbst.
8. Neubourg, Landschaftsrath, Bürgermeister in Stade.
9. Lenz, Consul in Geestemünde.
10. Frensdorf, Banquier.

II. Betriebs-Direction.

11. Schubert, Betriebs-Director } zu Hannover.
12. Hemme, Gerichts-Assessor } zu Hannover.
13. Harms, Obergüterverwalter } zu Hannover.

Oberbeamte der Betriebs-Direction.

14. Goering, Ober-Betriebs-Inspector } zu Hannover.
15. Uhlenhuth, Ober-Maschinenmstr. } zu Hannover.
16. Bösch, Betriebs-Inspector } zu Hannover.

III. Finanz- und Bau-Commission für die Neubaustrecken.

17. Hugenberg, Schatzrath, Vorsitzender.
18. König, Schatzrath.
19. Berg, Oberbaurath.
20. Adickes, Gutsbesitzer.
21. Frensdorf, Banquier.
22. Schubert, Betriebs-Director.

Hannoversche Staatsbahn.

A. Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover.

Vorsitzender:

1. Maybach, Eisenbahn-Directions-Präsident.

Mitglieder:

2. Domeier, Geheimer Regierungsrath.*
3. Durlach, Geh. Regierungsrath zu Hannover.
4. Halle, Geheimer Regierungsrath daselbst.
5. Schwenke, Regierungs-Rath daselbst.
6. Spielhagen, Regier.- und Baurath, comm. Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Bremen.
7. Wiebe, Regierungs- und Baurath zu Hannover.
8. von Wallenrodt, Dr. jur., Regierungs-Assessor, comm. Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Cassel.
9. Hammer, Regier.-Assessor, comm. Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Hannover.
10. Klemme, Regierungs-Assessor, comm. Vorsitzender der Königl. Eisenbahn-Commission zu Harburg.
11. Menz, Reg.-Assessor zu Hannover.

Hülfsarbeiter:

12. Krönig, Regierungs-Assessor zu Hannover.
13. Brecht, Regier.-Assessor, comm. Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Bremen.
14. Weyde, Kreisrichter, zur Zeit aushülfsweise bei der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Cassel beschäftigt.
15. Cruse, Regierungs-Assessor zu Hannover.
16. v. Wolf, Gerichts-Assessor daselbst.
17. Schultz, Dr. jur., Gerichts-Assessor daselbst.

---

* Zur Zeit beauftragt mit Wahrnehmung der Geschäfte des Vorsitzenden der Königlichen Direction der Main-Weser-Bahn zu Cassel.

Ober-Beamte:

18. Reitemeier, Ober-Betriebsinspector zu Hannover.
19. Schäffer, Ober-Maschinenmeister daselbst.
20. Mertens, Ober-Güterverwalter daselbst.

Technische Beamte:

21. Lanz, Eisenbahn-Baudirector zu Hannover.
22. Schulenburg, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, ständiger Vertreter des Ober-Betriebs-Inspectors daselbst.
23. Grüttefien, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, Vorsteher des bautechnischen Bureaus der Königlichen Eisenban-Direction daselbst.
24. von Sehlen, Eisenbahn-Bau-Inspector das.
25. Overbeck, Maschinenmeister, ständiger Vertreter des Ober-Maschinenmeisters daselbst.
26. Ebers, Eisenbahn-Material-Inspector.

B. Königliche Eisenbahn-Commission zu Hannover.

(9.) Hammer, Regier.-Assessor, comm. Vorsitzend.
27. Beckmann, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, commis. Mitglied daselbst.

Technische Beamte:

28. Koschel, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, Vorsteher des technischen Bureaus und Vertreter des technischen Mitgliedes der Eisenbahn-Commission zu Hannover.
29. Knoche, Eisenbahnbaumeister und commis. Betriebs-Inspector daselbst.
30. Lange, Eisenbahnbaumeister und commis. Betriebs-Inspector zu Osnabrück.
31. Boisserèe, Eisenbahnbaumeister, zur Zeit commissarisch im bau-technischen Bureau der Königlichen Eisenbahn-Direction beschäftigt, zu Hannover.
32. Textor, Eisenbahnbaumeister zu Osnabrück.
33. Wilmanns, Eisenbahn-Telegraphen-Inspector zu Hannover.
34. Suck, Maschinenmeister für den Werkstättendienst daselbst.
35. Brosius, Maschinenmeister für den Betriebsdienst.

C. Königliche Eisenbahn-Commission zu Harburg.

(10.) Klemme, Reg.-Assessor, commiss. Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Harburg.
36. Nahrath, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, comm. Mitglied daselbst.

Technische Beamte:

37. Ziehen, Dr., Eisenbahn-Bau-Insp., comm. Betriebsinspector und zugleich Vertreter des technischen Mitgliedes der Commission zu Harburg.
38. Güntzer, Eisenb.-Baumeister, zugleich Vorsteher des technischen Bureaus der Commission zu Harburg.
39. Ellenberger, Eisenbahnbaumeister zu Uelzen.
40. Wedemeyer, Maschinenmeister zu Harburg.

D. Königliche Eisenbahn-Commission zu Bremen.

(6.) Spielhagen, Regierungs- u. Baurath, comm. Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Bremen.
(13.) Brecht, Regierungs-Assessor, c. Mitgl. daselbst.

Technische Beamte:

41. Scheuch, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, Vorsteher des technischen Bureaus und Vertreter des technischen Mitgliedes der Eisenbahn-Commission zu Bremen.
42. Leuchtenberg, Eisenbahnbaumeister, comm. Betriebsinspector daselbst.
43. Kettler, Eisenbahn-Bau-Inspector daselbst.
44. Thiele, Maschinenmeister daselbst.

E. Königliche Eisenbahn-Commission zu Cassel.

(8.) von Wallenrodt, Dr. jur. Regierungs-Assessor, comm. Vorsitzender der Königl. Eisenbahn-Commission zu Cassel.
45. Hinüber, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, comm. Mitglied daselbst.
(14.) Weyde, Kreisrichter, Hülfsarbeiter daselbst.

Technische Beamte:

46. Crone, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, Vorsteher des technischen Bureaus und zugleich Vertreter des technischen Mitgliedes der Commission zu Cassel.
47. Dato, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector daselbst.
48. Wagemann, Eisenbahnbaumeister und comm. Betriebs-Inspector zu Hannover.
49. Liegel, Eisenbahnbau-Inspector zu Göttingen.
50. Eilert, Eisenbahnbaumeister zu Nordhausen.
51. Grevemeyer, Maschinenmeister für den Werkstättendienst zu Göttingen.
52. Vockrodt, Maschinenmeister für den Betriebsdienst daselbst.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

A. Mitglieder des Verwaltungsrathes zu Mainz.

1. Dr. August Pareus, Bankdirector, Präsident des Verwaltungsrathes in Darmstadt.
2. Franz Anton Probst, Geheimer Commerzien-Rath, Vicepräsident in Mainz.
3. Franz Werner in Mainz.
4. Dr. Freiherr Friedrich Dael von Köth-Wanscheid in Sörgenloch.
5. Carl Franz Deninger, Commerzienrath in Mainz.
6. Johann Kempf, Commerzienrath in Nürnberg.
7. Christian Lauteren, Geheimer Commerzien-Rath in Mainz.
8. Johann Albert Varrentrapp, in Frankfurt.
9. Gustav Scherbius in Frankfurt.

B. Betriebs-Commission-Frankfurt.

Johann Albert Varrentrapp } vide
Gustav Scherbius } sub A.
10. Zobel, technischer Beamte der Betriebs-Commission.

C. Beamte.

1. Central-Bureau.

11. Carl Friedrich Hedderich, Secretär des Verwaltungsrathes in Mainz.
12. Joh. Baptist Kilian, Hauptcassirer } in Mainz.
13. Ludwig Bonhard, 2. Cassirer der Hauptcasse. } in Mainz.
14. Wetzell, Filial-Cassirer in Frankfurt.
15. Heinrich Beaury, Hauptbuchhalter } in Mainz.
16. Carl Krauss, Haupt-Rechnungsrev. } in Mainz.
17. Heinr. Webel, 1. Controlechef } in Mainz.
18. Johann Mayer, 2. Controlechef } in Mainz.
19. Wilh. Sievers, Effecten-Verw. } in Mainz.
20. J. Sautier, Vorst. d. Registratur } in Mainz.
21. Wilh. Rau, Vorstand des Grundeigenthums-Bureaus. } in Mainz.
22. Balthasar Müller, Vorst. d. Kanzlei } in Mainz.

2. Bahnunterhaltung.

23. Justus Kramer, Geh. Baurath, Ober-Ingenieur in Mainz.
24. Peter Hochgesand, Bahn-Ingenieur, Stellvertreter des Ober-Ingenieurs in Mainz.
25. Philipp Otto Weiss, Bezirks-Ingenier in Darmstadt.
26. Theodor Heyl, Bezirks-Ingenieur in Mainz.
27. Christian Schmidt, Bezirks-Ingenieur in Worms.
28. Carl Heimpel, Bezirks-Ingenieur in Frankfurt.

3. Maschinen- u. Werkstätte-Verwaltung.

29. Georg Thomas, Ober-Maschinenmeister } in Mainz.
30. Ernst Merkel, 1. Maschinenmeister } in Mainz.
31. Peter Buch, Maschinen-Ingenieur } in Mainz.
32. Johann Claude, Maschinen-Controleur } in Mainz.
33. Johann Baptist Claude, Maschinenmeister } in Mainz.
34. Adam Joseph Correns, Maschinenmeister in Hanau.
35. Georg Röder, Vorstand der Central-Wagen-Werkstätte in Darmstadt.

4. Fahr- und Personendienst.

36. Franz Bittong, Ober-Betriebs-Inspector in Mainz.
37. Christian Wundt, Betriebs-Inspector in Darmstadt.
38. Georg Kneib, Betriebs-Inspector in Mainz.
39. Joseph Carl Beving, Betriebs-Controleur in Frankfurt a./M.
40. Valentin Appel, Betriebs-Controleur in Worms.
41. Ludwig Römer, Betriebs-Controleur in Darmstadt.
42. Heinrich Carl Victor von Toussaint Betriebs-Controleur in Mainz.
43. Ludwig Rothé, Vorstand der Wagen-Controle } in Mainz.
44. Wilh. Feldmann, Hafen-Control. } in Mainz.
45. Damian Hager, Bahnhofs-Verw. } in Mainz.
46. L. C. Gold, Bahnhofs-Verwalter } in Mainz.
47. Georg Daudt, Bahnhofs-Verwalter in Worms.
48. Kaspar Keller, Bahnhofs-Verwalter in Bingen.
49. Friedrich Bohn, Bahnhofs-Verw. in Bingen.
50. Franz von Flamerdinghe, Bahnhofs-Verw. in Frankfurt a./M.
51. Nicolaus Berbenich, Bahnhofs-Verwalter in Alzey.
52. Ludwig Gröbe, Bahnhofs-Verwalter in Hanau.

5. Güterdienst.

53. Philipp Maschmann, Ober-Güter-Inspector in Mainz.
54. Otto Hildebrand, Güter-Inspector daselbst.
55. Johann Friedrich Schilling, Güter-Inspector in Frankfurt a./M.
56. Herm. Schröder, Vorstand des Reclamations-Bureaus } in Mainz.
57. Lud Abt, Vorst. des Tarifbureaus } in Mainz.
58. Jos. Rüssel, Güter-Controleur } in Mainz.
59. Wilh. Rühl, Güter-Controleur } in Mainz.
60. Aug. Grooss, Güter-Controleur } in Mainz.
61. Jacob Kratt, Güter-Verwalter und Vorstand der Güter-Expedition } in Mainz.
62. Joseph Wittmann, Vorstand der Güter-Expedition in Frankfurt.
63. Wilh. Biondino, Vorstand der Eilgut-Expedition in Mainz.

6. Magazins- und Materialwesen.

64. Ferdinand Köster, Ober-Material-Inspector } in Mainz.
65. Franz Schick, Hauptmagazins-Verwalter } in Mainz.

Homburger Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath.

1. C. Siebold, Geheimer Finanzrath, Präsident in Frankfurt a./M.
2. E. Schaffner, Polizei-Director } in Homburg.
3. R. Caesar, Obergerichtsanwalt } in Homburg.
4. E. Schnackenberg, Bankdir. } in Homburg.
5. Hendel, Geheimer Regierungsrath in Wiesbaden.
6. Schlesinger-Trier, Banquier in Frankfurt a./M.
7. R. Cann, Banquier in Frankfurt a./M.

II. Ober-Beamte.

8. Oscar Schmitz, Betriebs-Director } in Homburg.
9. C. Bertalot, Hauptcassier } in Homburg.
10. H. Boye, Werkstätte-Vorsteher } in Homburg.
11. Fink von Finkenstein, Stationsvorsteher } in Homburg.

Kirchheimer Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Kirchheim u/T.

1. Rudolf Schüle sen., Vorstand des Verwaltungsraths zu Kirchheim u/T.
2. C. A. Jacob, Betriebsvorstand daselbst.

Köln-Mindener Eisenbahn.

I. Direction zu Köln.

1. Dagobert Oppenheim, Geh. Regierungs-Rath, Präsident. } sämmtlich in Köln.
2. Haehner, Geheimer Regierungsrath } sämmtlich in Köln.
3. Joest, Geheimer Commerzienrath } sämmtlich in Köln.
4. Kühlwetter, Geheimer Regierungsrath } sämmtlich in Köln.
5. Matzerath, Geheimer Regierungsrath } sämmtlich in Köln.
6. von Nostitz, Geheimer Regierungsrath } sämmtlich in Köln.
7. Offermann, Geheimer Regierungsrath } sämmtlich in Köln.

II. Ober-Beamte.

8. Baasel, Special-Director in Köln.
9. Leopold, Königl. Baurath, Betriebs-Director in Deutz.
10. Lohse, Geheimer Regierungsrath, Bahn- und Betriebs-Director in Köln.
11. Mellin, Königl. Baurath, Bahn- und Betriebs-Director in Köln.
12. von Minckwitz, Königl. Baurath, Bahn-Director in Köln.
13. Gudden, Betriebs-Inspector zu Hamm.
14. Lobach, Betriebs-Inspector zu Hamburg.
15. Major, Königl. Baurath, Betriebs-Inspector zu Düsseldorf.
16. Meissner, Betriebs-Inspector zu Bremen.
17. Polko, Betriebs-Inspector zu Minden.
18. Sarrazin, Betriebs-Inspector zu Deutz.
19. Schröder, Betriebs-Inspector zu Münster.
20. Schwenzow, Betriebs-Inspector zu Wesel.
21. Sluyterman van Langeweyde, Betriebs-Inspector zu Wetzlar.
22. Girscher, Ober-Maschinenmeister zu Dortmund.
23. Sürth, Vorsteher der Wagen-Verwaltung zu Dortmund.
24. Marschall, Ober-Güter-Inspector zu Köln.
25. Voekerodt, Betriebs-Controleur zu Deutz.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

I. Directorium in Leipzig.

1. Seyfferth, Banquier.
2. Kraft, Kaufmann.
3. Auerbach, Kaufmann.
4. Bassenge, Kaufmann.
5. Oehme, Advocat.
6. Hofrath Dr. Hoffmann.
7. Sander, Kaufmann.
8. Harck, Kaufmann.
9. Schnoor, Kaufmann.
10. Cichorius, Kaufmann.

II. Ober-Beamte.

11. Gessler, Bevollmächtigter und Betriebs-Director in Leipzig.
12. Schulze, Ober-Ingenieur in Leipzig.
13. Peters, stellvertretender Ober-Ingenieur in Leipzig.
14. Dr. Krüger, Generalsecretär in Leipzig.
15. Müller, Directions-Secretär zu Leipzig.
16. Pagenstecher, Maschinendirector in Leipzig.
17. Ehrhardt, Maschinenmeister in Leipzig.
18. Pöge, Bahndirector in Dresden.
19. Dietrich, Cultur-Ingenieur in Leipzig.
20. Poppe, Ingenieur in Leipzig.
21. Knösel, Ingenieur in Riesa.
22. Pressler, Ingenieur in Dresden.
23. Kühnel, Ingenieur in Döbeln.
24. Krause, Ingenieur in Freiberg.
25. Schneider, Hauptcassirer in Leipzig.
26. Heyne, Obercontroleur in Leipzig.
27. Hering, Ober-Güterverwalter in Leipzig.
28. Rost, Betriebs-Inspector zu Leipzig.
29. Pfeiffer, Buchhalter in Leipzig.
30. Barth, Güterverwalter in Dresden.
31. Weissenborn, Gütercassirer in Dresden.
32. Körner, Güterverwalter in Leipzig.
33. Salomon, Gütercassirer in Leipzig.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn.

Aufsichtsrath zu Leipzig.

1. Domherr Dr. Georg Friederici zu Leipzig, Vorsitzender.
2. Bankdirector Gustav Röhll zu Berlin.
3. Banquier Wilhelm Itzinger zu Berlin.
4. Kaufmann Ferdinand Lehmann zu Zwenkau.
5. Consul Albert de Liagre zu Leipzig.
6. Kaufmann A. F. Dürbig zu Leipzig.

Directoren.

7. Stadtrath Franz Wagner zu Leipzig.
8. Kaufmann Robert Meischke zu Groitzsch.

Ludwigs-Eisenbahn.

Directorium zu Nürnberg.

1. Ley, Vorstands-Director in Fürth.
2. Maier, Directorial-Secretair und fungirender Inspector zu Nürnberg.

Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn.

I. Ausschuss.

1. Senator Georg Friedrich Harms, Vorsitzender.
2. Gustav Weber, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Senator August Ferdinand Siemssen.
4. Joachim Gabriel Johann Franck.
5. Christian Erasmi.
6. Johann Matthias Leopold Siemssen.
7. Peter Heinrich Rodde.
8. Karl Peter Klügmann, b. R. Dr.
9. Senator Wilhelm Brehmer, b. R. Dr.
10. Wilhelm Heinrich Heyke.
11. Georg Blohm.
12. Carl Heinrich Müller.
13. Wilhelm Fehling.
14. Thomas Johann Heinrich Mann.
15. Heinrich Alphons Plessing, b. R. Dr.
16. Carl Friedrich Lindenberg, b. R. Dr., Protocollführer.

II. Direction zu Lübeck.

17. Anton Ferdinand Benda, Vorsitzender.
18. Hugo Oscar Klotz, Director.
19. Christian Arnold Behn, Director.
20. Senator Arthur Gustav Kulenkamp, b. R. Dr., Director.
21. Heinrich Behrens, Director.

III. Oberbeamte.

22. Blumenthal, Betriebs-Inspector in Lübeck.
23. Meyer, Hauptcassen-Rendant in Lübeck.
24. Becher, Vorsteher des Verwaltungs- und Controlebüreaus in Lübeck.
25. Reiche, Baumeister für die Lübeck-Hamburger Eisenbahn in Hamburg.
26. Hartmann, Bahn-Ingenieur für die Lübeck-Büchener Eisenbahn und Verwalter der Coaksbrennerei in Lübeck.
27. Klopfer, Maschinenmeister in Lübeck.
28. Atmer, Ober-Güterverwalter in Hamburg.
29. Jesch, Güterverwalter in Lübeck.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Verwaltungsrath zu Guben.

1. Ambronn, Geheimer Ober-Finanzrath, Vorsitzender, zu Crossen a/O.
2. Lorenz, Bürgermeister, stellvertretender Vorsitzender, zu Crossen a/O.

Mitglieder:

3. Annuss, Kaufmann u. Stadtrath zu Posen.
4. Fournier, Rittergutsbesitzer zu Baudach.
5. Goldschmidt, Banquier zu Berlin.
6. Hardt, Rittergutsbesitzer zu Berlin.
7. Herrmann, Director der Preuss. Boden-Credit-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
8. Kauffmann, Königl. Commerzienrath zu Berlin.
9. Nelke, Banquier zu Berlin.
10. von Tiedemann, Rittergutsbesitzer zu Kranz.
11. Dr. Reinhard, Geh. Regierungsrath a. D. zu Berlin.
12. C. Wilke, Kaufmann zu Guben.
13. Scheller, Geh. Ober-Finanzrath a. D. zu Berlin.
14. Graf zur Lippe-Biesterfelde auf Schloss Neudorf.
15. Rhens, Director zu Berlin.

Directoren und Oberbeamte.

16. Sipman, Generalbevollmächtigter des Verwaltungsraths und Special-Director zu Guben.
17. Kühnast, Syndicus u. Stellvertreter des Special-Directors.
18. Witt, Ober-Betriebs-Inspector und stellvertr. Betriebs-Director zu Guben.
19. Hagen, Ober-Maschinenmeister zu Guben.
20. Hansmann, Betriebs-Inspector zu Guben.
21. Jacobi, Betriebs-Inspector zu Frankfurt a/O.
22. Daubert, c. Ober-Güterverwalter zu Guben.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

I. Directorium zu Magdeburg.

a. Mitglieder.

1. Koch, Geh. Ober-Baurath a. D., Vorsitzender zu Magdeburg.
2. Schmidt, Gerichts-Assessor a. D., Stellvertr. des Vorsitzenden.
3. Dihm, Director zu Magdeburg.
4. Krancke, Director daselbst.
5. Hempel, Kreisgerichts-Director a. D., Director zu Magdeburg.

b. Hülfsarbeiter.

6. Fölsche, Bau-Director zu Magdeburg.

II. Oberbeamte.

A. Betriebs-Direction.

7. Murray, Betriebs-Director zu Magdeburg.
8. Hentsch, Betriebs-Director zu Nordhausen.
9. Geyer, Betriebs-Controleur zu Magdeburg.
10. Schmidt, Betriebs-Controleur zu Nordhausen.

B. Abtheilungs-Baumeister.

11. Richter, zugleich stellvertretender Betriebs-Director zu Nordhausen.
12. Grosse, zugleich stellvertretender Betriebs-Director zu Magdeburg.
13. Bönisch, zugleich Bevollmächtigter zu Leipzig.
14. Ritter zu Cöthen.
15. Reusing zu Halle.
16. Francke zu Cassel.

C. Central-Büreau.

17. Matthée, Ober-Controleur zu Magdeburg.
18. Hoose, Oberregistrator daselbst.
19. Schäfer, Hauptcassen-Rendant daselbst.
20. Friedrichs, Materialien-Verwalter, zugleich Ober-Bahnhofs-Inspector zu Buckau.

D. Werkstätten-Vorsteher.

21. Lange, Ober-Maschinenmeister in Buckau.
22. Neuschäfer, Ober-Maschinenmeister in Halle a. d. Saale.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

I. Directorium zu Magdeburg.

1. Lent, Regierungs- u. Baurath a. D., Vorsitzender in Magdeburg.
2. Bode, Baurath, 1. stellvertretender Vorsitzender in Halberstadt.
3. Heidman, Regierungs- und Baurath a. D., 2. stellvertr. Vorsitzender in Magdeburg.
4. Fischer, Gerichts-Assessor a. D. } Directoren in Magdeburg.
5. Lüdicke, Regier.-Assessor a. D } Directoren in Magdeburg.
6. Meyer, Banquier } Directoren in Magdeburg.
7. Dr. Schmid, Gymnasial-Director a. D., Director in Halberstadt.
8. Dommerich, Landes-Oeconomie-Director, Director in Braunschweig.
9. Josti, Kaufmann } stellvertretende Directoren in Magdeburg.
10. Linke, Kaufmann } stellvertretende Directoren in Magdeburg.
11. Bornemann, Ger.-Assessor a. D. } Hülfsarbeiter im Directorium zu Magdeburg.
12. Herrmann, Kreisrichter a. D. } Hülfsarbeiter im Directorium zu Magdeburg.
13. Jungwirth, Kreisrichter a. D. } Hülfsarbeiter im Directorium zu Magdeburg.
14. Schmidt, Kreisrichter a. D. } Hülfsarbeiter im Directorium zu Magdeburg.
15. Bock, Abtheilungs-Baumeister } Hülfsarbeiter im Directorium zu Magdeburg.
16. Huntemüller, Baumeister } Hülfsarbeiter im Directorium zu Magdeburg.

II. Oberbeamte.

17. Stute, Bau-Director in Berlin.
18. Müller, Abth.-Baumeister in Berlin.
19. Illing, stellvertr. Betriebs-Director daselbst.
20. Bauer, Betriebs-Inspector daselbst.
21. Zillessen, stellvertretender Betriebs-Director in Magdeburg.
22. Neumann, Ober-Bau-Inspector a. D., Vorsteher des technischen Büreaus in Magdeburg.
23. Heine, Ober-Güter-Inspector } zu Magdeburg.
24. Paniel, Ober-Güter-Inspector } zu Magdeburg.
25. Kratzert, Büreau-Vorsteher } zu Magdeburg.
26. Baeseler, Hauptcassen-Rendant } zu Magdeburg.
27. Alte, Haupt-Controle-Vorsteher } zu Magdeburg.
28. Heydemann, Calculatur-Vorsteher } zu Magdeburg.
29. Franck, Materialien-Controleur } zu Magdeburg.
30. Focke, Ober-Maschinenmeister zu Stendal.
31. Brünjes, Maschinenmeister zu Halberstadt.
32. Lüdke } Maschinenmeister zu Stendal.
33. Erdmann } Maschinenmeister zu Stendal.
34. Rehbein, Abtheilungs-Baumeister zu Halle.
35. Caesar, Abtheil.-Baumeister zu Halberstadt.
36. Weise, stellvertr. Abth.-Baumstr. zu Stendal.
37. Crüger, Abtheilungs-Baumeister zu Uelzen.
38. Kummer, Abtheil.-Ingenieur zu Magdeburg.
39. Richter, Abtheil.-Ingenieur zu Stendal.
40. Wagner, Abtheil.-Ingenieur zu Berlin.
41. Wolf } Güter-Inspectoren zu Magdeburg
42. Münchhoff } Güter-Inspectoren zu Magdeburg
43. Schimkönig, Güter-Inspector zu Berlin.
44. Taeger, Telegraphen-Inspector daselbst.

(Fortsetzung folgt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 32. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 24. April 1874. (Schluss der Nummer: 22. April, Vormittags 8 Uhr.)

Die finanziellen Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen von 1855 bis 1873.

Ein Beitrag zur vergleichenden Eisenbahnstatistik von Dr. G. Stürmer.

A. Staatsbahnen.

7. Hannoversche Eisenbahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	599	43638	5046	2533	50,2	2513	5,8
1860	832	54202	5862	2844	48,5	3018	5,6
1865	893	61158	7156	3370	47,1	3786	6,2
1867	923	60153	8170	4322	52,9	3848	6,2
1868	817	64940	9866	5327	54,9	4539	7,1
1869	858	66942	10397	5295	50,9	5102	7,5
1870	872	67998	10933	5496	50,3	5437	7,9
1871	875	69075	12793	6832	53,4	5961	8,6
1872	875	69108	13678	8697	63,6	4981	7,1
—	—	—	(13153)	(6002)	(45,6)	(7050)	(10,8)
1873	875	—	14257	—	—	—	—

8. Main-Weser-Bahn.

(Betriebslänge unverändert 199 Kilom.)

1855	—	66059	5821	2884	49,5	2937	4,4
1860	—	69351	7828	3282	41,9	4546	6,6
1865	—	79789	9655	4803	49,7	4852	6,1
1867	—	86486	11538	5531	47,9	6007	7,4
1868	—	86771	11776	5253	44,6	6523	8,1
1869	—	86901	10704	5202	48,6	5502	6,3
1870	—	87358	13109	6019	45,9	7090	8,1
1871	—	87418	14515	7779	53,6	6736	8,3
1872	—	87705	14185	8160	57,7	6025	7,3

9. Nassauische Eisenbahn.

(a, Nassauische, b, Taunusbahn, seit 1872 Staatsbahn.)

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855b	50	42000	6885	3414	45,6	3471	8,3
1860b	50	48704	8780	3269	37,2	5511	11,3
1865a	189	96225	4881	2023	41,5	2858	3,0
b	50	62265	8895	4066	45,7	4829	7,8
1867a	189	99108	4898	1976	40,4	2922	2,9
b	50	63726	8801	3824	43,5	4977	7,8
1868a	189	100627	5027	2741	54,5	2286	2,3
b	50	66047	9252	4358	47,1	4894	7,4
1869a	189	100796	5779	2798	48,4	2981	3,0
b	50	68313	10082	4563	45,3	5519	8,0
1870a	208	96557	5843	3130	53,6	2713	2,8
b	50	69076	9594	4667	48,6	4927	7,1
1871a	208	97392	6780	3887	57,3	2893	3,0
b	50	70168	11446	5026	43,9	6420	9,1
1872a	208	99321	7654	4251	55,5	3403	3,4
b	50	73685	13412	7861	58,6	5551	7,5
8713a.b	258	—	8711	—	—	—	—

10. a) Niederschlesisch-Märkische, b) Schlesische Gebirgsbahn.

1855 a)	389	53833	7570	4609	61,0	2961	5,5
1860 a)	389	75873	10645	4570	42,9	6075	8,0
1865 a)	389	86622	16641	6229	37,4	10412	12,8
b)	88	50888					
1867 a)	389	95384	15043	9107	60,5	5936	6,4
b)	151	68568					
1868 a)	389	99964	13349	8450	63,3	4899	5,4
b)	155	70268					
1869 a)	389	102632	13418	7659	57,1	5759	6,1
b)	155	72189					
1870 a)	389	104445	13442	8219	61,1	5223	5,6
b)	174	70915					
1871 a)	391	105420	17196	9716	56,5	7480	7,8
b)	174	73382					
1872 a)	391	109303	18969	11156	58,8	7813	7,9
b)	174	74475		(8995)	(47,4)	(9973)	(11,7)

Ohne Hinzurechnung der von 1852 bis ult. 1872 zu Erneuerungen verwendeten 7 370 564 Thlr. ergiebt sich für 1872 als Anlagecapital pro Kilom. der Hauptbahn nur 90 436 Thlr., und ebenso die grössere Zahl (11,7 pCt.) der letzten Kolumne.

11. Preussische Ostbahn.

1855	449	35877	3246	2189	67,3	1057	3,0
1860	755	43663	4423	1877	42,4	2546	5,3
1865	823	56316	6467	3479	53,8	2988	5,3
1867	917	58076	7480	4174	55,8	3306	5,4
1868	917	61447	8064	4035	50,0	4029	6,6
1869	917	63341	8398	3836	45,7	4562	7,2
1870	917	64692	9986	4390	44,0	5596	8,7
1871	1188	66342	8920	4255	47,8	4665	7,9
1872	1289	68117	7868	4543	57,2	3325	6,9
			(8151)	(4055)	(49,7)	(4096)	(7,9)
1873	1402	—	8820	—	—	—	—

12. Saarbrücker Eisenbahn.

1855	47	72874	7238	3945	54,5	3293	4,9
1860	136	85158	7370	5620	76,3	1750	1,8
1865	145	102226	11099	6075	54,7	5024	5,1
1867	147	105528	12296	6782	55,2	5514	5,5
1868	147	109984	12317	7817	63,5	4500	4,3
1869	147	112930	13832	7841	56,7	5991	5,6
1870	164	108995	12572	6951	55,3	5621	5,2
1871	165	112185	13564	9897	73,0	3667	3,4

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlage-kosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe Pct. d. Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in Ptc. des Kapitals.
1872	169	120306	17007	12026	$76,_{3}$	4980	$4,_{2}$
			(17089)	(10856)	($70,_{7}$)	(6232)	($5,_{3}$)
1873	169	—	17603	—	—	—	—

Die geringe Verzinsung des Capitals im Jahre 1860 rührt von dem in diesem Jahre erfolgten Hinzutritt der Saarbrücken-Trierschen Bahn her.

13. Westfälische Bahn.

1855	166	58876	3426	2756	$80,_{4}$	670	$1,_{1}$
1860	204	58040	4419	2913	$65,_{9}$	1506	$2,_{5}$
1865	251	62560	5330	3272	$61,_{4}$	2058	$3,_{2}$
1867	251	63819	7591	5726	$75,_{4}$	1865	$2,_{9}$
1868	391	59836	6596	4967	$75,_{3}$	1629	$2,_{7}$
1869	391	60392	7540	5138	$68,_{2}$	2401	$3,_{9}$
1870	391	60469	8597	5532	$64,_{4}$	3065	$5,_{0}$
1871	391	60497	9960	6140	$61,_{7}$	3820	$6,_{2}$
1872	391	63797	10216	7711	$74,_{6}$	2591	$4,_{3}$
		(72625)	(10271)	(5862)	($56,_{8}$)	(4402)	($6,_{1}$)

14. Sächsische Staatsbahn.

(a. östliche, b. westliche, seit 1869 vereinigt).

1855 a)	167	78066	5972	4180	$70,_{0}$	1792	$2,_{5}$
b)	251	90377	8123	3646	$44,_{9}$	4477	$5,_{2}$
1860 a)	167	80962	9173	4644	$50,_{6}$	4529	$5,_{6}$
b)	365	86519	9057	4597	$50,_{8}$	4460	$5,_{2}$
1865 a)	194	98189	11289	4696	$41,_{6}$	6593	$7,_{1}$
b)	468	86032	12836	5148	$40,_{1}$	7688	$7,_{7}$
1867 a)	194	102053	13882	7353	$53,_{0}$	6529	$7,_{4}$
b)	530	83117	10105	4782	$47,_{3}$	5323	$6,_{8}$
1868 a)	207	97359	15090	7076	$46,_{9}$	8014	$9,_{4}$
b)	530	83364	10848	5426	$50,_{0}$	5422	$6,_{9}$
1869	817	89089	12154	5192	$42,_{8}$	6962	$8,_{3}$
1870	817	92823	11795	6800	$57,_{7}$	4995	$5,_{8}$
1871	878	90653	13967	7733	$55,_{4}$	6234	$7,_{1}$
1872	977	93660	13496	8149	$60,_{4}$	5347	$5,_{8}$
1873	991	—	13572	—	—	—	—

Mit Einrechnung der Ausgaben, welche aus dem Betriebsfond zu Erneuerungen verwendet wurden, und welche bei den anderen Jahren mitgerechnet sind, betrug für 1869 die Ausgabe pro Kilom. 6636 Thlr. ($54,_{6}$ % der Einnahmen), der Ueberschuss 5518 Thlr. oder ($6,_{8}$ % des Capitals.)

15. Württembergische Bahn.

1855	309	59214	5699	3254	$57,_{4}$	2445	$4,_{1}$
1860	342	66939	6992	3340	$47,_{8}$	3652	$5,_{3}$
1865	564	76375	7218	3816	$52,_{4}$	3402	$4,_{4}$
1867	614	76180	8077	4196	$52,_{0}$	3881	$5,_{0}$
1868	710	76301	8217	4241	$51,_{6}$	3976	$4,_{9}$
1869	782	79119	7271	4371	$60,_{1}$	2900	$3,_{5}$
1870	1039	76690	6126	3586	$58,_{5}$	2540	$3,_{1}$
1871	1073	83074	5677	3185	$56,_{1}$	2492	$3,_{0}$
1872	1115	81599	6636	3576	$53,_{9}$	3059	$3,_{6}$
1873	1126	—	6930	—	—	—	—

Das Betriebsjahr für die Württembergische Bahn beginnt am 1 Juli. Bei dieser Bahn ist der Rückgang der Verzinsung in den letzten Jahren besonders auffallend. (Fortsetzung folgt).

Die Französischen Eisenbahnen und deren Betriebs-Ergebnisse im Jahre 1873.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat im Journal officiel v. 15. März l. J. eine vergleichende Zusammenstellung über die Betriebs-Ergebnisse der Jahre 1873 und 1872 veröffentlicht.

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, dass ungeachtet der Schwierigkeiten, mit denen die Französischen Eisenbahn-Unternehmungen in 1873 zu kämpfen hatten, dennoch das Jahr 1873 gut benützt wurde, indem im Laufe dieses Jahres eine Länge von 725 Kilom. dem Betriebe eröffnet wurde.

Die in der Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1873 eröffneten Strecken repartiren sich auf folgende Weise:

I. Altes Netz:

Kilom.

Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 64
- Le Cailar à Saint-Cézaire eröffnet am 19. Mai 1873 — 19 Kil.
- Lunel à Aigues-Mortes am 19. Mai 1873 . . . . 13 „
- Le Cheval-Blanc à Miramas am 26. Mai 1873 . . 32 „

II. Neues Netz.

Nord-Bahn 2
- Gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de ceinture (R. D.) am 21. November . . . . 2 Kil.

Ostbahn 85
- Neufchâteau à Vaucouleurs am 14. April . . . . 32 Kil.
- Verdun à Conflans am 7. Juni . . . . . . 41 „
- Conflans à la frontière allemande am 23. Juni . . 12 „

Westbahn 80
- Caen à Berjou-Pont-d'Ouilly am 15. Mai 1873 . . 46 „
- Neuchâtel-en-Bray à Dieppe am 22. December . 34 „

Orléans 77
- Orléans à Gien am 3. November . . . . . . 61 Kil.
- Castillon à Port-Sainte-Foye am 29. December . 16 „

Paris-Mittelmeer-Bahn 36
- Cravant à Avallon am 20. October . . . . . 36 Kil.

Südbahn 35
- Montrejeau à Bagnères-de-Luchon am 17. Juni . . 35 Kil.

III. Verschiedene Gesellschaft.

Cherentes-Bahn 72
- Montendre à Saint-Mariens am 16. October . . . 17 Kil.
- Saint-Mariens à Blaye am 16. October . . . . 25 „
- La Rochelle à Rochefort am 29. December . . . 50 „

Nord-Ost-Bahn 19
- Gravelines à Watten am 9. März . . . . . . 19 Kil.

Orléans-Châlons 157
- Sens à Châlons-sur-Marne (Coolus) am 6. Mai . . 157 Kil.

Vendée-Bahn 75
- Bressuire à Thouars am 10. Mai. . . . . . . 29 Kil.
- Thouars à Chinon am 11. August . . . . . . 46 „

Dombes- und Süd-Ost-Bahn 3
- L'Arbresle à Saint-Bel am 15. October . . . . 3 Kil.

Médoc-Bahn 20
- Pauillac à Saint-Germain-d'Esteuil am 1. Juli . . 15 Kil.
- Saint-Germain-d'Estieul à Lesparre am 6. Septemb. 5 „

Werden diese 725 Kilom. zu den 17 840 Kilom., welche am Schlusse des Jahres 1872 im Betriebe standen, hinzugerechnet, so ergibt sich für das ganze, am Ende des Jahres 1873 im Betriebe befindliche Bahnnetz eine Länge von 18 656 Kilom. (ausschliesslich der Linie von Vireux an die Grenze (2 Kilom) und der Linie von la Croix Rousse (1 Kilom.).

Dieser Vermehrung der Betriebslänge gegenüber dem Vorjahre entspricht auch eine Mehrung der Einnahmen um 33 189 712 Frcs. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1873 beliefen sich nämlich auf 801 358 786 Frcs., jene des Jahres 1872 auf 768 169 074 Frcs. Die Zehent-Abgabe betrug gleichwohl im Jahre 1873 nur 61 739 585 Frcs., während dieselbe im Jahre 1872 62 082 513 Frcs. betrug; aus diesen Zahlen geht hervor, dass die Einnahmemehrung weniger im Personenverkehre als im Güterverkehre ihren Grund hat. Die kürzlich erfolgte Ausdehnung dieser Abgabe auf die Transporte mit geringer Geschwindigkeit lässt möglicherweise eine Rückwirkung auf die Tansporte befürchten. Die durchschnittliche Länge der im Betriebe stehenden Linien war im Jahre 1873 18 169 Kilom.; im Jahre 1872 17 467 Kilom.; hiernach stellt sich der durchschnittliche Brutto-Ertrag auf 44 105 Frcs. per Kilometer für das Jahr 1873 und 43 978 Frcs pro Kilometer für das Jahr 1872. Sonach ergibt sich für das Jahr 1873 eine Vermehrung des kilometrischen Bruttoertrages um 128 Frcs. = $0,_{29}$ %.

Dieses Verhältniss ist zurückzuführen auf die Betriebs-Ergebnisse des alten Netzes, welche eine Mehrung der kilometrischen Einnahme um $3,_{22}$ % ausweisen, während auf der anderen Seite das neue Netz eine kilometrische Mindereinnahme von $0,_{71}$ %, und die verschiedenen Gesellschaften eine solche von $8,_{89}$ % zeigen.

Nach ihrem kilometeischen Ertrage nehmen die verschiedenen Eisenbahnen nachstehende Reihenfolge ein:

Durchschnittl. Betriebslänge.		Einnahme pro Kilometer Frcs.
	I. Altes Netz.	
20	Gürtelbahn (rechtes Ufer)	231 345
1150	Nordbahn	91 113
517	Ostbahn	81 156
900	Westbahn	71 129
3790	Paris-Mittelmeer-Bahn	70 818
32	Bességes nach Alais	62 785
796	Südbahn	56 832
2017	Orléans-Bahn	45 566
	II. Neues Netz.	
143	Rhône-Mont-Cenis	40 064
1690	Ostbahn	30 678
467	Nordbahn	23 993
1541	Westbahn	19 225
2968	Orléans Bahn	17 810
1121	Südbahn	16 711
918	Paris-Mittelmeer-Bahn	14 343
	III. Verschiedene Gesellschaften.	
19	Somain-Anzin	72 617
3	Enghien-Montmorency	45 817
22	Saint-Dizier nach Vassy	24 373
7	Rhône Bahn (Croix-Rousse nach Sathonay)	21 494
43	Valenciennes nach Lille	19 000
47	Lille nach Bethune	18 416
3	Armentierès-Belgische Grenze	15 483
284	Charentes-Bahn	12 392
26	Perpignan nach Prades	11 295
55	Médoc-Bahn	10 558
13	Dunkerque-Belgische Grenze	10 158

59	Dombes und Südostbahn	9 774
27	Epinac nach Velars	9 061
81	Vilré nach Fougères	5 717
157	Vendée-Bahn	5 581
14	Hazebrouck-Belgische Grenze	4 982
103	Orléans-Châlons	4 289
18	Chauny nach Saint-Gobain	4 205
12	Lagny nach Villeneuve-le-Comte	2 116

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern 1873	1872	Gesammt-Einnahme 1873	1872	Differenz gegen 1872	Pro Kilometer 1873	1872	Differenz Total	in %
Altes Netz:									
Nord	1150	1150	104779631	98175141	+6604490	91113	87112	+4001	+4,59
Est	517	517	41957407	40910715	+1046692	81156	79284	+1872	+2,36
Ouest	900	900	64015966	63854119	+161847	71129	70949	+180	+0,25
Orléans	2017	2017	91906867	96770532	—4863665	45566	47977	—2411	—5,03
Paris-Lyon-Méditerranée	3815	3751	268401333	250816182	+17585151	70818	66956	+3862	+5,77
Bességes à Alais	32	32	2009134	1739148	+269986	62785	54348	+8437	+15,52
Midi	796	796	45238421	41827227	+3411194	56832	52547	+4285	+8,15
Chem. de Ceinture r. d.	20	20	4626909	4933081	—306172	231345	246654	-15309	—6,21
Zusammen	9247	9183	622935668	599026145	+23909523	67549	65439	+2110	+3,22
Neues Netz:									
Nord	469	457	11204505	10711955	+492550	23993	22938	+1055	+4,60
Est	1722	1637	51845218	51053483	+791735	30678	31321	—643	—2,05
Ouest	1591	1511	29625049	29274718	+350331	19225	20217	— 992	—4,91
Orléans	2135	2058	36831737	36045238	+786499	17810	17880	—70	—0,39
Lyon-Méditerranée	951	915	13166998	10311091	+2855907	14343	14341	+2	+0,01
Le Rhône au Mont-Cenis	143	143	5729149	5064471	+664678	40064	35416	+4648	+13,12
Midi	1137	1102	18733385	16876705	+1856180	16711	15342	+1369	+8,92
Zusammen	8148	7833	167136041	159337661	+7798380	21029	21180	—151	—0,71
Verschiedene Gesellschaften:									
Charentes	347	275	3519451	3311009	+208442	12392	12040	+352	+2,92
Nord-Est	19	—	67785	—	+67785	—	—	—	—
Orléans à Châlons	157	—	441772	—	+441772	4289	—	—	—
Vendée	195	120	876241	611557	+264684	5581	5096	+485	+9,52
Dombes et Sud-Est	61	58	576622	653677	—77015	9774	11270	—1496	—13,27
Médoc	66	46	580669	530277	+50392	10558	11528	—970	—8,41
Vitré à Fougères	81	81	463061	308524	+154537	5717	5229	+488	+9,33
Vallenciennes à Lille	43	43	817000	871334	—54334	19000	20264	—1264	—6,24
Epinac à Velars	27	27	244640	244262	+378	9061	9047	+14	+0,15
Lille à Bethune et B.-Gr.	47	47	865558	729243	+136315	18416	15516	+2900	+18,69
Perpignan à Prades	26	26	293673	220588	+73085	11295	8484	+2811	+33,13
Somain à Anzin	19	19	1379726	1341852	+37874	72617	70624	+1993	+2,82
Saint-Dizier à Vassy	22	22	536211	397330	+138881	24373	18060	+6313	—34,96
Lagny à Villeneuve	12	12	25392	—	+25392	2116	—	—	—
Chauny à St.-Gobain	15	15	63080	61192	+1888	4205	4079	+126	+3,09
Hazebrouck - Grenze	14	14	69743	66214	+3529	4982	4730	+252	+5,33
Dunkerque - Grenze	13	13	132054	106497	+25557	10158	8192	+1966	+24,00
La Cr.-Rousse à Sathonay	7	7	150460	182250	—31790	21494	26036	—4542	—17,45
Enghien-Montmorency	3	3	137450	130534	+6916	45817	43511	+2306	+5,30
Armentière-Grenze	3	3	46449	38928	+7521	15483	12976	+2507	+49,32
Zusammen	1170	824	11287077	9805268	+4818009	11298	12412	—1114	—8,98
Recapitulation:									
Altes Netz	9247	9183	622935668	599026145	+23909523	67549	65439	+2110	+3,22
Neues Netz	8148	7833	167168041	159337661	+7798380	21029	21180	—151	—0,71
Verschiedene Gesellschaften	1770	824	11287077	9805268	+1481809	11298	12412	—1114	—8,98
Ueberhaupt	18565	17840	801358786	768169074	+33189712	44106	43978	+128	+0,29.

* **Zur Eisenbahntariffrage.** Durch die bisjetzt bekannt gewordenen Abschlüsse der Eisenbahnen für 1873 — schreibt der bewährte Börsen-Referent der Nationalzeitung — ist eine Erhöhung der Betriebskosten nachgewiesen worden, welche bei der Beurtheilung der Tariffrage schwer ins Gewicht fallen muss. Ein bestimmt formulirtes Urtheil wird sich allerdings erst nach dem Erscheinen der Jahresberichte formuliren lassen, vorläufig darf aber die Erhöhung der Betriebsausgaben in einem grösseren Umfang als die Steigerung der Einnahmen als fest stehend betrachtet werden. Gegen die Erhöhung der Tarife wird jetzt besonders geltend gemacht, dass dieselbe die Eisenbahnen schädigen würde, weil die unausbleibliche Verkehrsbeschränkung schwerer wiegen werde, als das Mehr der Einnahme auf den Centner und die Meile. Die Verkehrsbeschränkung zu schätzen ist nicht möglich; wir wollen versuchen, für die Beurtheilung der Verhältnisse einen Anhaltspunct zu gewinnen.

Die Bergischich-Märkische Eisenbahn hatte 1872 813 716 469 Centner-Meilen Steinkohlen und Koks gefahren und dafür 3 648 333 Thlr. eingenommen, gegen 658 805 522 Centner-Meilen und 3 113 276 Thlr. Einnahme 1871. Die Einnahme für Centner und Meile war von 1,69 auf 1,61 Pfennig gefallen. Die Betriebs-Ausgabe betrug 1872: 53,93, 1871: 47,05 Proc. der Einnahmen. Auf dieser Basis berechnete sich für Steinkohlen und Koks:

	die Betriebs-Ausgabe	der Ueberschuss
1872	mit Thlr. 1 958 546	1 689 787
1871	„ „ 1 464 796	1 648 480

Die gefahrenen Centner-Meilen sind um 23½ Procent, die Einnahme um 17 Procent gestiegen, während der Ueberschuss nur eine verschwindend kleine Summe nachweist. Diese Steigerung der Centner-Meilen und Einnahmen fällt theilweise auf die Ausdehnung der Betriebsstrecken, mit welcher ein Mehr an Actien- und Prioritätscapital Hand in Hand gegangen war. Die Folgerungen, zu denen diese Thatsachen Veranlassung geben, sind leicht zu ziehen; es ist aber auch der Ausspruch berechtigt, dass im Interesse des Unternehmens ein Minimum des Transports, wenn derselbe besser tarifirt ist, liegt, weil in Folge der niedrigen Tarife das mehr beförderte Quantum gegenüber einem Mehr des Capitals keinen Ueberschuss gewährt hatte. Eine Tarif-Erhöhung würde die Einnahme für Centner und Meile und den Ueberschuss steigern.

Auf Centner und Meile berechneten sich folgende Zahlen:

	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
1872	Pf. 1,61	0,87	0,74
1871	„ 1,69	0,79	0,90

Noch schärfer treten die Wirkungen der Tarifirung und des Steigens der Betriebs-Ausgaben in folgenden Zahlen hervor. Es trugen bei der genannten Bahn:

		1871	1872
die Einnahmen	Thlr.	13 216 573	11 959 287
die Betriebs-Ausgaben	„	7 118 663	5 619 400
der Ueberschuss	Thlr.	6 097 910	6 339 887

Der Vortheil der mehr beförderten Centner-Massen verschwindet gegenüber dem Minimum des Ueberschusses, welches durch die niedrigen Tarifsätze veranlasst worden ist. Wir glauben übrigens, dass eine Tarif-Erhöhung eine bedeutende Verkehrs-Beschränkung nicht veranlassen wird. Der Verkehr wird sich jedenfalls besser entwickeln, weil durch die bisherige Tarif-Politik alle Kohlen-Consumenten in dem Productions-Gebiet oder in der Nähe desselben von jeder Preis-Erhöhung sehr schwer betroffen wurden.

* **Neumünster-Segeberg-Oldesloe.** In diesen Tagen hat die landespolizeiliche Begehung der letzten Bahnstrecke bei Segeberg stattgefunden, nachdem der Minister dem zuletzt eingereichten Project, bei welchem der Bahnhof nicht am Gypsberg (Salzwerk), sondern seitwärts zu liegen kommt und nach dem Salzwerke eine Zweigbahn geführt wird, seine Billigung ertheilt hatte. Die Strecke Neumünster-Fahrenkrug ($^1/_4$ Meile vor Segeberg) ist vollständig fertig; Segeberg-Oldesloe nähert sich seiner Vollendung, aber die Arbeiten bei Segeberg, welche sehr erheblich sind, werden die Eröffnung der Bahn in diesem Jahre kaum zulassen.

* **Saal-Eisenbahn-Gesellschaft.** Gegenüber den unbegründeten Mittheilung der Berliner Blätter, dass die Eröffnung der Bahn erst am 1. Juni d. J. stattfinden werde, theilt uns die Direction derselben unterm 16. d. Mts. mit, dass sich bei der in den Tagen vom 17. bis 19. März seitens der Grossherzoglich Weimarischen Regierung vorgenommenen Revision der Saalbahn nur eine Anzahl unerheblicher Herstellungen vor der Betriebseröffnung der Bahn nöthig gezeigt haben. Die betreffenden Forderungen der Regierung sind soweit erledigt, dass die Saalbahn voraussichtlich nächste Woche dem Betriebe übergeben werden wird.

* **Sächsisch-Thüringische Eisenbahn.** (Stand der Arbeiten.) Die Variante bei Berga und die Strecke Greiz-Rothenthal werden jetzt in Angriff genommen, so dass die ganze Strecke von Wolfsgefährt bis Plauen sich in Arbeit befindet. Inclusive Verbindungsbahn bei Greiz und für die ganze Bahnlänge Wolfsgefährt-Weischlitz sind geleistet: zu bewegendende Massen 47 %, Voreinschnitte 46$^1/_2$%, Tunnelmassen 65%, Trockenpackung 33%, Futtermauern 30%, Wege-Ueber- und Unterführungen 12$^1/_2$%, Durchlässe und Brücken bis zu 6 Mtr. Weite 43$^1/_2$%, grössere Brücken 10$^1/_2$%. Im April werden begonnen: Die Elsterbrücken bei Rüssdorf und Meilitz, bei Station 192, 200 und 269 der Section Greiz, die 4 Steinichtbrücken und die Brücke bei Station 361. Die Section Plauen, welche schwierige Erdarbeiten nicht hat, soll in der ganzen Länge in Angriff genommen werden, die Bahnhofsbauten dort sollen diesen Monat beginnen. Arbeiter waren beschäftigt Ende März 1670 Mann, heute am 10. April dagegen: 1100 Erdarbeiter, 280 Maurer, 630 Tunnelarbeiter = 2010 Mann, der stärkste Arbeiterstand seit Beginn des Bahnbaues.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 18. April 1874. (Günstigere Börse; Troppau-Vlarapass; Salzkammergutbahn; Waldheim'sches Coursbuch; Körperliche Verletzungen der Bahnbediensteten; Depeschen-Instradirung; Holz-Imprägnirung; Fahrplan-Entwürfe und Kundmachungen; Bahn-Disciplin; Schienenproben; Lieferzeitüberschreitungen; Wagen-Benützung; Bahn-Unfälle; Vlarapass-Nemsova; Funkenflug; Prämien-Verrechnung; Militärpässe; Ungarische Staatsbahn; Galizische Bahnen; Oesterreichische Nordwest-, Theiss- und Oesterreichische Staatsbahn).

Die Bahncourse haben einen schwachen Anlauf zum Bessern genommen. Zumeist profitirte Carl-Ludwig (214) und Theiss-Bahn (226); auch Südbahn (197) haben sich etwas erholt. Die früher vernachlässigte Böhmische Westbahn war mit 210 gefragt. Ungeachtet der Süddeutschen Agitation gegen das Kostgeschäft der Elisabeth-Westbahn wurde dieselbe wieder auf 209 poussirt.

Das Oesterr. Abgeordnetenhaus hat die Regierungsvorlage, welche die Mährisch-Schlesische Central-Bahngesellschaft vom Bau der Linie Troppau-Zauchtl-Vlarapass enthebt, genehmigt. Nach der Sanctionirung des Gesetzes wird die von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn für den erwähnten Bau geleistete Caution von 500 000 Fl. derselben zurückerstattet werden. Für die Sicherstellung des Baues der Linie Troppau-Vlarapass ist eine Zinsengarantie von 51 000 Fl. beantragt.

Die Herstellung der Salzkammergutbahn von Andriesenhofen, eventuell Schärding über Ried, Attnang, Ebensee, Ischl und Aussee nach Steinach wurde ebenfalls vom Abgeordnetenhause genehmigt. Der Bericht hebt hervor, dass die neue Bahn die lebhaft angestrebte Eisenbahnverbindung der Oberösterreichischen Salinen unter einander und mit den Braunkohlenlagern, auf welche sie mit ihrem Brennstoffbedarf angewiesen sind, herstellen wird. Allen Anträgen der Regierung wurde zugestimmt unter alleiniger Ausnahme der Proposition, gemäss welcher eine Abfindungssumme von 300 000 Fl. an die Gläubiger der Ebensee-Ischler Bahn gezahlt werden sollte. Es wurde festgesetzt, die Concessionäre seien zu verpflichten, die vorhandenen Bauten und Materialien der Ebensee-Ischler Bahn, insoweit sie für die neue Bahn verwendbar erscheinen, von den Gläubigern der Ebensee-Ischler Bahn unter von der Regierung zu genehmigenden Modalitäten zu verwenden. Der Garantiebetrag für die neue Bahn beträgt 57 800 Fl. pro Meile. Der Vollendungstermin ist auf 3$^1/_2$ Jahre festgesetzt.

Von der Oesterreichischen Regierung ergingen folgende Erlässe: 1. Der Handelsminister hat den Bahnverwaltungen seine Befriedigung über die Wahl des Waldheim'schen Coursbuches der „Conducteur“ zum officiellen Coursbuche der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und dessen Auflage in sämmtlichen Stationen mit dem Beifügen ausgedrückt, dass hierdurch einem dringenden Bedürfnisse des reisenden Publicums endlich in entsprechendster Weise Rechnung getragen wird. 2. Es wird in Erinnerung gebracht, dass das Gesetz über die durch ein Ereigniss im Eisenbahnverkehre herbeigeführte körperliche Verletzung oder Tödtung auch auf Bahnbedienstete Anwendung findet, daher bei den Verhandlungen über solche Ersatzleistungen ein diesem Gesetze entsprechender Vorgang zu beobachten ist. 3. Für die Instradirung der auf den Bahnbetriebs-Telegraphenlinien vorkommenden Staats- und Privat-Depeschen wurden neue Normen aufgestellt, welche den gegenwärtigen Verhältnissen möglichst angepasst erschienen. 4. Die Verwaltungen von 6 bedeutenden Oesterr. Bahnen wurden zur Bekanntgabe der Resultate der Imprägnirung von Hölzern mit dem Ersuchen aufgefordert, Abschnitte von allem Gehölze, welches durch Quecksilber-Sublimat oder Kupfervitriol imprägnirt worden war, vorzulegen um selbe dem Rückgewinnungs-Prozesse zu unterziehen. 5. Für die Prüfung und Genehmigung der Fahrordnungs-Entwürfe wurde den Bahnverwaltungen ein einheitlicher genau bestimmter Vorgang rücksichtlich der diesfälligen Vorlagen vorgeschrieben. 6. In allen Fahrplan-Kundmachungen sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten nach der Ortszeit, daher auch die Differenzen der Orts- gegen die Bahnzeit anzugeben. 7. Dem Quartalbericht über die Verhältnisse im Betriebe sind zwei Verzeichnisse über die Bestraften und Belohnten mit den näheren Details anzuschliessen.

Eine specielle Aufforderung erging von der Oesterreichischen General-Inspection an eine Bahngesellschaft, die Schienenprobe auch nach der Richtung hin vorzunehmen, dass ein Theil der nach Bruch zu untersuchenden Schienen durch ruhige Last, der andere durch Schlag zum Bruche gebracht werde; zugleich wurden jene Bedingnisse bekannt gegeben, welche bezüglich der in letzterer Zeit für die Staatsbauten ausgeschriebenen Schienenlieferungen Geltung haben.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen machen das Publikum aufmerksam, dass die nach dem früheren Betriebs-Reglement zulässige Anmeldung des Ersatzanspruches für Lieferzeitüberschreitung und dessen Geltendmachung binnen Jahresfrist nach dem neuen Betriebs-Reglement nicht mehr gestattet ist, indem ein solcher Anspruch binnen 8 Tagen nach Bezahlung der Fracht seitens der Partheien rechtswirksam, d. i. in ordentlichen Reklamationsverfahren und nicht durch blossen Vorbehalt erhoben werden muss, widrigenfalls der Ersatzanspruch erlischt.

Der General-Abschluss zu den Abrechnungen über gegenseitige Wagen-Benutzung der 40 Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen pr. Februar d. J. ergiebt eine gegenseitige Gesammt-Forderung, resp. Schuld von 299 913 Fl. 4 Kr. in Noten und 4142 Fl. in Silber mit einem gegenseitigen Gesammt-Saldo von 54 604 Fl. 84 Kr. in Noten und 2415 Fl. 86 Kr. in Silber.

Von der Ungar. Regierung wurde die Verfügung getroffen, dass alle Attentate, welche gegen die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs verübt werden, und alle Eisenbahn-Unfälle, welche Todesfälle und schwere Körperverletzungen zur Folge haben, ohne Verzug den zuständigen Jurisdiktionen anzuzeigen sind. Anlässlich mehrerer vorgekommenen Fälle, dass durch Funken der Maschine Entzündungen des auf den Böschungen befindlichen dürren Grases und Unkrautes herbeigeführt wurden, wurde dem Bahnaufsichtspersonale der Auftrag ertheilt, die Böschungen von solchem dürren Gras und Unkraut möglichst frei zu halten, dabei aber, um die Anpflanzungen nicht zu schädigen, mit aller möglichsten Vorsicht zu Werke zu gehen.

Von einer Bahnverwaltung wurde angeordnet, dass in sämmtlichen ausländischen Verband-Güter-Verkehren die Prämie für Werth- und Lieferzeit-Interesse-Declaration in der bisher bestimmten kumulirten Kartencolonne getrennt ersichtlich gemacht und absummirt, dann ersterer Prämienbetrag mit dem Buchstaben W, dagegen letzterer mit J bezeichnet werde.

Fortan sind die Personencassiere der Eisenbahnen gehalten, die Militärpässe der Urlauber oder Reservemänner, gleichviel, ob sie zur activen Dienstleistung einrücken oder von derselben in ihre Urlaubsorte abgehen, einer Abstemplung zu unterziehen.

Der bei den Ungarischen Staatsbahnen einzuführende Wagenraum-Tarif hat bereits die Genehmigung des Kgl. Ungarischen Communications-Ministeriums erhalten, und wird die bezügliche Tarifreform, sobald die nöthigen Vorkehrungen getroffen und das Dienstpersonal mit den neuen Bestimmungen vertraut sein wird, in's Leben treten. Ferner hat die Direction der Kgl. Ungarischen Eisenbahnen nach Ablauf des früheren Vertrages in Betreff der gemeinsamen Benützung des Miskolczer Bahnhofes mit der Theissbahn einen Vertrag

abgeschlossen, welcher am 1. d. in Wirksamkeit trat. Endlich hat die technisch-polizeiliche Prüfung der Eisenbahnstrecke Banréve-Rosenau der Ungarischen Staatsbahn stattgefunden und dürfte demnach die Eröffnung dieser Strecke in Bälde geschehen.

Die im Königl. Ungarischen Communications-Ministerium mit den Vertretern der Waagthalbahn geführten Verhandlungen, betreffend die Concessionirung der Linie Nemsova-Vlarapass sind bereits zu Ende geführt. In einer der nächsten Sitzungen des Ungarischen Reichstages wird demselben ein hierauf bezüglicher Gesetzentwurf vorgelegt werden.

Die Betriebsverhältnisse auf den Galizischen Bahnen gestalteten sich in der ersten Hälfte des Aprils trotz des ungünstigen Wetters und der Osterfeiertage ziemlich günstig. Der Löwenantheil der noch immer sehr bedeutenden Transporte fiel wie bisher der Carl-Ludwig-Bahn zu, welcher in Brody und Podwolocyska 400 000 Ctr. Getreide allein zugeführt wurden; ausserdem kamen auch grössere Transporte an Mehl, Kohlen, Brennholz, Eisenbahnschwellen etc. vor; der Personenverkehr war auch sehr gross. — Die Lemberg-Czernowitzer Bahn überführte circa 150 000 Ctr. Exportwaaren. — Die Erzherzog-Albrecht-Bahn war mit grösseren Mehltransporten beschäftigt und ihre Einnahmen waren im Vergleich zu den bisherigen ziemlich bedeutend; Getreide, Erdäpfel, Brennholz, Nafta und Schotter gelangten in grossen Mengen zur Verladung. — Der Dniesterbahn ist es auch besser gegangen; sie hat 24 000 Ctr. Getreide und Mehl, 17 000 Ctr. Brennholz und 3600 Ctr. Nafta transportirt. — Die Erste Ungarisch-Galizische Bahn war meistens mit der Ueberführung von Getreide (circa 90 000 Ctr.) und Mehl beschäftigt; Eisen- und Colonialwaaren, sowie Wein- und Brennholz vervollständigten den im Ganzen sehr günstigen Verkehr.

Die Oesterreichische Nordwestbahn ist in Fusionsverhandlungen mit der Mährischen Grenzbahn begriffen und erstrecken sich diese Verhandlungen auch auf die Lundenburg-Grussbacher Bahn und auf die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die betreffenden Verhandlungen sind so weit gediehen, dass sie nur noch der Genehmigung des Handelsministeriums bedürfen, um den Generalversammlungen der verschiedenen Institute zur Ratification vorgelegt werden zu können.

Der Geschäftsbericht der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft zeigt, dass die Gesammtbauherstellungen im Jahre 1873 die Höhe von $967\,980,_{84}$ fl. erreichen; da sich am Schluss des vorigen Jahres die Baurechnung auf 47 798 540 fl. belief, so sind mit Rücksicht auf die dem Material-Vorraths-Conto übergebenen Reservestücke, am 31. December 1873 für die gesammten Theissbahnstrecken von 76,99 Meilen Länge an Baukosten $48\,462\,153,_{56}$ fl., d. i. pro Meile $629\,460,_{30}$ verausgabt. Der Fahrpark besteht aus 92 Locomotiven, 185 Personenwagen, 116 Gepäcks- und Eilgutwagen, 2379 Lastwagen und 8 Schneepflügen, zusammen 2872 Fahrzeugen aller Art, die mit 8 030 140 fl. bewerthet sind. Das Reinerträgniss des Betriebs nach Abzug der Betriebsausgaben per 3 194 155 fl. 59 kr. beziffert sich mit 3 173 532 fl. 75 kr. (um 496 866 fl. 43 kr. mehr als im Vorjahre). Das in der Theissbahn wirklich nutzbringend investirte Capital (exclusive Coursverlust, Intercalarzinsen, Bahnbetriebs-Vorauslagen und Rückersatz der staatlichen Zinsenvorschüsse) mit 42 440 000 fl. berechnet, rentirt sich also pro 1873 mit $7^{3}/_{10}$ Procent. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Roheinnahmen stellt sich auf $45^{6}/_{10}$ Procent gegen $52^{1}/_{10}$ Procent im Vorjahre. Die Einnahmen pro Meile betragen 82 708 fl., die Ausgaben machen 41 487 fl., daher das Reinerträgniss pro Meile 41 221 fl.

Die Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt zu ihren bedeutendsten Ungarischen Stationen Vicinalbahnen zu bauen. Das Motiv dieser Bahnanlage ist in dem Umstande zu suchen, dass bei jeder günstigen Ernte die Unmöglichkeit sich ergab, die Zufuhren zu den Hauptstationen wegen der schlechten Strassenverbindung rechtzeitig und ausreichend zu besorgen. Diesem Uebelstande abzuhelfen und zugleich immer grössere Erntegebiete in das Exportgeschäft einzubeziehen, sollen die Vicinalbahnen berufen sein. Die Ungarische Regierung ist diesem Plane sehr gewogen und gedenkt demselben, da er ohne jede Inanspruchnahme von Staatsmitteln vorgenommen wird, jede sonstige Unterstützung zu Theil werden zu lassen.

Literatur.

* Uebersichts-Karte von Eisenbahn-Verbänden. Die Buchhandlung von Dietrich Reimer in Berlin S.W. Anhaltische Strasse No. 12 lässt auf Veranlassung der Kgl. Direction der Main-Weserbahn und unter deren Mitwirkung Uebersichtskarten verschiedener Eisenbahn-Verbände herstellen, welche ein vollständiges Bild über die derzeitige Ausdehnung des directen Güterverkehrs innerhalb dieser Verbände geben. Die im Verbandsverkehr stehenden Bahnlinien sind zu diesem Zweck farbig angelegt und zwar in der Weise verschieden, dass die Linien der dem Verbande angehörigen Verwaltungen mit verschiedenen Farben colorirt sind. Die Verbandsstationen sind durchstarke Schrift hervorgehoben. Wenn auch die Karten zunächst zu dienstlichen Zwecken hergestellt wurden, so sind doch dieselben auch für die Geschäftswelt von Interesse, weil sie die Instradirungen der Gütersendungen in den betreffenden Verbandverkehren, die Lage der Verbandstationen und den Umfang der directen Verkehre veranschaulichen. Wir glauben deshalb auch das grössere Publicum auf dieselben aufmerksam machen zu sollen. Erschienen sind bereits Karten des Hessisch-Rheinisch-Westfälischen, des Rheinisch-Mitteldeutschen, des Holländisch-Schweizerischen Verbandes. Karten des Sächsisch-Rheinischen und Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Verbandes werden in aller Kürze ebenfalls ausgegeben und nach und nach mehrerer anderer Verbände folgen.

Die Verlagshandlung verkauft die Karten einzeln zu 8 Sgr. pro Stück, bei Abnahme grösserer Parthien wird ein billigerer Preis bewilligt.

Eingegangene Bücher.

Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem statistischen Departement im K. K. Handelsministerium. 1. Band, IV. Heft: Miscellen über die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Wien, 1873. In Commission bei Ferd. Meyer, Tuchlauben Nr. 26.

Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Bureaus. Redigirt von dessen Director Dr. Engel. Dreizehnter Jahrgang 1873. Heft III.—IV. (Juli-December). Berlin, 1873. Verlag des Statistischen Bureaus (Dr. Engel).

Studien aus dem Oesterreichischen Bergrechte. Ein Beitrag zur Kritik und Reform des Berggesetzes vom 23. Mai 1854. Von Dr. Gustav Schneider, Advocat in Teplitz. Prag, Verlag von H. Dominicus 1874.

Die Mitwirkung der K. K. Genie-Truppe beim Bau der Kaiser Franz-Josef-Hochquellenleitung von Alphons Makowiezka, Oberlieutenant im 2. Genie-Regimente. Mit 4 lithographirten Tafeln. Wien. 1874. Selbstverlag des K. K. techn. und administr. Militär-Comité.

Zeitschrift für Capital und Rente. Von von Danckelman. Neunter Band. Suplement. Enthaltend die finanzielle Monats-Chronik vom 1. October 1872 bis dahin 1873 nebst alphabetischem Inhaltsregister. Berlin, 1874. Weidmann'sche Buchhandlung.

Der Lichtpaus-Prozess. Verfahren zum rein mechanischen mühelosen Copiren von Zeichnungen jeder Art und Grösse mittelst lichtempfindlichen Papiers. Von Romain Talbot. Nebst einer Lichtpause als Beilage. Berlin, C. Lichtwerek.

Nachträge zu den Officiellen Mittheilungen über Einnahmen bis ult. Januar 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Centner Güter		Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen: aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen: in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo Januar	Differenz gegen das Vorjahr
	1874	1873	1874	1873	1874	1873						
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Sächsische Staatsbahnen (incl. der Pachtstrecken)	$1005,_{0}$	—	727969	675282	10638980	9729594 [1]	252900	741490	1007254	+102001	1007254	+102001
Privat-Eisenbahnen:												
Zittau-Reichenberg	$27,_{0}$	$27,_{0}$	18855	18589	547146	608871 [1]	4585	13504	18175	—978	18175	—978
Greiz-Brunn	$12,_{0}$	$12,_{0}$	7893	6933	94774	70058 [1]	1173	2509	3709	+742	3709	+742
Gössnitz-Gera	$34,_{5}$	$34,_{5}$	20276	20371	341015	367944 [1]	3940	12199	16226	—962	16266	—962
Altenburg-Zeitz	$26,_{25}$	$26,_{25}$	12582	11146	605031	299074 [1]	1770	11210	13050	+5081	13050	+5081
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen [2]	$148,_{84}$†	$132,_{55}$†	498996	483641	5805147	5593276	300823	773811	1074634	—46134	1074634	—46134
Württembergische Staatseisenbahnen	$152,_{1}$ †	$151,_{2}$ †	588016	598912	2974479	3135736	303616	689521	993137	—11985	993137	—11985
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterreichischer Währung angegeben.												
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	$8,_{99}$ †	$8,_{99}$ †	15436	17622	191864	153336	7719	22820	30539	—1358	30539	—1358
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	$9,_{08}$ †	$8,_{08}$ †	11992	13788	515360	491378	5744	63494	69238	+6069	112998	—13024

[1] Excl. Thiertransport.

[2] Berichtigung. Im Monat December 1873 sind die Einnahmen aus dem Güterverkehre irrig um 200 000 Fl. zu nieder angegeben.

† = Meilen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

25.	April	Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft zu Giessen.
25.	„	Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs-Actien-Gesellschaft zu Breslau.
25.	„	Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
27.	„	*Unstrut-Eisenbahn-Gesellschaft zu Naumburg a. S.
27.	„	Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Weimar.
28.	„	Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft zu Berlin.
29.	„	Bockwaer Kohleneisenbahn zu Bockwa.
29.	„	Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
29.	„	Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
30.	„	Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. S. S. 271.
30.	„	*Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
30.	„	Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen a./Rh. Siehe S. 248.
30.	„	Vereinigte Südösterreich., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris.
3.	Mai	Eperies-Tarnower Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Budapest.
4.	„	*Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover Tagesordnung siehe in No. 27 S. 300.
6.	„	Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cottbus.
9.	„	*Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
10.	„	*Waagthaleisenbahn-Gesellschaft zu Pressburg. Siehe S. 323.
11.	„	Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
12.	„	Muldenthal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
13.	„	Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Commanditgesellschaft auf Actien. E. Besckow zu Berlin. S. S. 323.
16.	„	Aachen-Mastrichter-Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen.
18.	„	Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. S. S. 336.
19.	„	Böhmische Westbahn zu Wien. S. S. 336.
21.	„	Galizische Carl-Ludwigsbahn zu Wien.
21.	„	Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest.
22.	„	Altenburg-Zeitzer Eisenbahn zu Altenburg.
23.	„	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Teplitz. S. S. 323.
30.	„	Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg.

Einzahlungen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die dritte und vierte Einzahlung auf die Stammactien Lit. B von zusammen 45 % ist vom 2. bis 13. Mai cr. zu leisten.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
24.	April	zu Köln	Köln-Mindener E.	Herzstücke	—
24.	„	zu Berlin	Preuss. Ostb.	Alte Materialien	308
25.	„	zu Basel	Badische Stsb.	Eisenconstruction	—
25.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Reiserwellen	—
25.	„	zu Dortmund	Rheinische E.	Bahnmeister- etc. Etablissements	—
25.	„	zu Zürich	Gotthardbahn	Weichen, Drehscheiben etc.	—
27.	„	zu Essen	Berg.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	—
27.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Locomotiven	309
28.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	
28.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Güterwagen	325
30.	„	zu Cassel	Berg.-Märk. E.	Erd- u. Maurerarbeiten	—
30.	„	zu Crefeld	Berg.-Märk. E.	Locomotive-Verkauf	339
30.	„	zu Crefeld	Berg.-Märk. E.	Drehscheiben-Verkauf	340
30.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	—
30.	„	zu Bremen	Hannov. Stsb.	Materialien-Verkauf	325
30.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	Pflastearrbeiten	—
30.	„	zu Budapest	Ungar. Stsb.	Wegbarrièren	—
1.	Mai	zu Neumünster	Altona-Kieler E.	Erdarbeiten	325
1.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Baumaterialien	324
1.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen	324
2.	„	zu Aachen	Kgl. Eisenb.-Commiss.	Maurer- etc. Arbeiten	—
2.	„	zu Artern	Magdeb.-Halberst. E.	Brückenbau	309
2.	„	daselbst	dieselbe	Spundwände etc.	309
2.	„	zu Dresden	Sächs. Stsb.	Eiserne Brücken	340
4.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Bekleidungsmaterialien	324
5.	„	zu Wien	General-Inspection der Oesterr. Eisenb.	Erd-, Maurer- etc. Arbeiten auf Bahn Divazza-Pola-Rovigno	—
8.	„	zu Harburg	Hannov. Stsb.	Materialien-Verkauf	340
9.	„	zu Dresden	Muldenthalb.	Maurerarbeiten an Brücken	—
10.	„	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf von Trajectponten	—
11.	„	zu Frankfurt	Hanau-Offenb.-Frankf.	Eiserne Ueberbauten	340
12.	„	zu Meiningen	Werrab.	Dachconstructionen	No. 33.
15.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memeler E.	Brückenhölzer	—
15.	„	zu Dresden	Chemnitz-Aue-Adorf	Betriebs-Einrichtungen Barrièren, Signale	No. 33.
15.	„	zu Dresden	dieselbe	desgl. Locomotiv-Drehscheiben, Dampfpumpen, Wasserkrähne, Rohrleitung	No. 33.
19.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Steinkohlen	340
1.	Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur neunzehnten ordentlichen General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft am 18. Mai 1874.

Die P. T. Herren Actionäre werden hiermit zu der auf Grund des § 36 der Statuten anberaumten 19. ordentlichen General-Versammlung, welche am 18. Mai 1874 um 9 Uhr Vormittags in Wien, im Locale der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse 17, stattfinden wird, eingeladen.

Die Gegenstände der Verhandlung sind:

1) Die Genehmigung der Jahres-Rechnungen und des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1873, sowie die Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.
2) Erneuerung des Verwaltungsrathes.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der §§ 32, 38 und 41 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen.

Der Besitz von wenigstens 20 Stück Actien gibt das Recht auf eine Stimme, mit der Beschränkung jedoch, dass ein Actionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf. Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden.

Letzterer muss jedoch ebenfalls stimmfähiger Actionäre sein, und kann ausser seinen 20 eigenen nicht mehr als höchstens 40 fremde Stimmen noch übernehmen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt und unterzeichnet werden.

Die Herren Actionäre, welche an der Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden daher eingeladen, spätestens bis 4. Mai 1874 ihre Actien, oder, falls sie dieselben bereits bei der gesellschaftlichen Depositenkassa erlegt haben, ihre Depositenscheine entweder bei der Liquidatur in Wien oder bei der Cassa des Credit mobilier in Paris gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und dafür gleichzeitig die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur General-Versammlung in Empfang zu nehmen.

Die Herren Actionäre werden ersucht, ihre Vollmachten mindestens drei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien vorzuweisen.

Die Zurückstellung der Actien und Depositenscheine wird nach abgehaltener General-Versammlung erfolgen.

Wien, am 17. April 1874.

Die General-Direction.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Die XIII. (ordentliche) General-Versammlung der Actionäre findet am **19. Mai l. J., Vormittags 9 Uhr**, in Wien, I. Herrengasse No. 14 im Locale der N.-Oe. Handels- und Gewerbekammer statt.

Tagesordnung;

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Ertägnisses.
3. Wahl des Revisionsausschusses.
4. Wahl von vier Mitgliedern des Verwaltungsrathes.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben Eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in Wien bei der Central-Cassa der Böhmischen Westbahn, I. Johannesgasse No. 12,
in Prag bei der Betriebs-Hauptkassa,
in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne,

in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und zwar: in Wien bis zum 5. Mai d. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 4. Mai d. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 18. April 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Thüringische Eisenbahn.

Bei der am 4. d. M. stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1874 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft sind die nachstehend verzeichneten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der letzteren

vom 1. Juli cr. ab

1) in **Erfurt** bei unserer **Hauptkasse**,
2) in **Dessau** bei Herrn **J. H. Cohn** und bezüglich der Serien I, III und IV für dessen Rechnung,
3) in **Berlin** bei den Herren **Breest & Gelpcke**,
4) in **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**,
5) in **Leipzig** bei der **Leipziger Bank**, und bezüglich der Serie V ausser bei den ad 1 und 4 genannten Stellen,
6) in **Berlin** bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft**,
7) in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt**,
8) in **Weimar** bei der **Weimarischen Bank**,
9) in **Erfurt** bei Herrn **Adolph Stürcke**

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Serie) und vom 1. März 1857 (IV. Serie) sind Coupons No. 12 und der Talon; den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Serie) die Coupons No. 10 bis 12 und der Talon und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Serie) die Coupons No. 9 bis 12 und der Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichnisse als **rückständig aus früheren Verloosungen** aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betreffenden Capitalbeträge auf.

Erfurt, den 10. April 1874.

Die Direction.

Verzeichniss

der am 4. April 1874 ausgeloosten, vom 1. Juli 1874 ab zur Einlösung kommenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

Serie A zu 1000 Thaler. 7 Stück.

No. 143. 146. 173. 204. 226. 303. 471.

Serie B zu 500 Thaler. 27 Stück.

No. 94. 109. 274. 418. 423. 484. 498. 544. 652. 654. 751. 757. 838. 905. 960. 1000. 1079. 1093. 1186. 1192. 1513. 1596. 1691. 1821. 1861. 1884. 1958.

Serie C zu 200 Thaler. 101 Stück.

No. 48. 70. 87. 166. 198. 274. 414. 443. 488. 603. 606. 660. 739. 777. 803. 813. 871. 886. 890. 1184. 1202. 1277. 1278. 1401. 1418. 1433. 1439. 1445. 1447. 1506. 1922. 1995. 2005. 2077. 2126. 2130. 2443. 2519. 2761. 2814. 2973. 2983. 3084. 3112. 3180. 3238. 3279. 3308. 3573. 3636. 3642. 3803. 3954. 3971. 4009. 4015. 4025. 4065. 4196. 4430. 4481. 4681. 4702. 5080. 5116. 5185. 5242. 5308. 5410. 5591. 5642. 5848. 5883. 5936. 5999. 6013. 6159. 6165. 6180. 6232. 6337. 6338. 6480. 6583. 6924. 6984. 6986. 6988. 7025. 7028. 7054. 7108. 7156. 7168. 7174. 7205. 7236. 7301. 7354. 7364. 7455.

Serie D zu 100 Thaler. 134 Stück.

No. 105. 107. 158. 300. 375. 445. 593. 597. 659. 720. 749. 765. 914. 940. 993. 1061. 1172. 1300. 1363. 1376. 1378. 1417. 1537. 1548. 1573. 1613. 1686. 1816. 1990. 2000. 2227. 2287. 2338. 2339. 2346. 2384. 2404. 2557. 2645. 2797. 2888. 3039. 3083. 3142. 3177. 3235. 3240. 3317. 3371. 3432. 3442. 3533. 3615. 3630. 3718. 3797. 4000. 4112. 4237. 4298. 4316. 4403. 4433. 4638. 4793. 4928. 5126. 5302. 5322. 5407. 5437. 5470. 5472. 5484. 5556. 5616. 5891. 5965. 6152. 6155. 6179. 6324. 6550. 6603. 6618. 6631. 6744. 7062. 7085. 7214. 7388. 7602. 7728. 7797. 7847. 7857. 7865. 7966. 8142. 8292. 8330. 8404. 8516. 8517. 8586. 8659. 8690. 8732. 8771. 8898. 8935. 8947. 8963. 9081. 9243. 9278. 9363. 9408. 9482. 9484. 9524. 9574. 9627. 9628. 9662. 9863. 9867. 9876. 9915. 9937. 9943. 9956. 9969. 9991.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupon No. 12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:

Serie C zu 200 Thlr. No. 1373.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1214. 5717.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:

Serie B zu 500 Thlr. No. 1815.
Serie C zu 200 Thlr. No. 289. 1049.
Serie D zu 100 Thlr. No. 4500. 4577.

3) aus der Verloosung vom 3. April 1871:

Serie B zu 500 Thlr. No. 159. 1586.
Serie C zu 200 Thlr. No. 1903. 2481. 2597. 3750. 3751.
Serie D zu 100 Thlr. No. 612. 3184. 4359. 4559. 4869.

4) aus der Verloosung vom 3. April 1872:

Serie B zu 500 Thlr. No. 1144. 1803. 1845. 1975.
Serie C zu 200 Thlr. No. 97. 736. 1534. 2118. 2529. 3634. 4821. 5301. 5620. 7130. 7481.
Serie D zu 100 Thlr. No. 391. 398. 929. 2540. 3204. 3542. 3834. 4179. 5023. 5248. 6032. 7208. 7986. 8909. 9717.

5) aus der Verloosung vom 9. April 1873:

Serie C zu 200 Thlr. No. 324. 762. 1464. 2319. 2376. 2466. 2768. 3835. 5183. 5895. 5917. 5924.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1533. 1862. 3603. 3816. 3976. 4285. 4357. 5015. 7499. 8189. 8501. 9910. 9987.

II. Emission. (Serie II.)

Von der jetzt $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 6 Stück.

No. 82. 91. 132. 244. 275. 302.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 29 Stück.

No. 32. 97. 144. 266. 377. 420. 427. 540. 574. 584. 594. 688. 706. 723. 830. 861. 902. 1020. 1139. 1209. 1248. 1307. 1370. 1433. 1486. 1722. 1730. 1888. 1906.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 58 Stück.

No. 80. 100. 198. 259. 476. 534. 624. 836. 871. 902. 937. 943. 1283. 1357. 1374. 1396. 1489. 1495. 1570. 1635. 1712. 1720. 1745. 1760. 1784. 2213. 2232. 2263. 2269. 2316. 2487. 2516. 2517. 2545. 2648. 2735. 2737. 2860. 2914. 2936. 2952. 3103. 3134. 3265. 3283. 3301. 3367. 3406. 3468. 3581. 3582. 3607. 3641. 3650. 3687. 3747. 3834. 3852.

Sämmtliche Obligationen sind mit den Coupons No. 10—12 und Talons zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 309.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 968. 1932. 1957.
2) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 28.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 443. 663. 688. 1944. 2621. 2761. 3604.
3) aus der Verloosung vom 3. April 1872:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1517.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 137. 386. 810. 2788. 3005. 3129. 3157. 3242.
4) aus der Verloosung vom 9. April 1873:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 98. 558. 661. 1520. 1759.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 418. 641. 682. 1355. 1380. 1629. 1668. 1947. 2042. 2656. 2666. 2762. 2880. 3015. 3681. 3830. 3961.

III. Emission. (Serie III.)

Von der jetzt 4 procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 4 Stück.
No. 40. 312. 350. 379.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 39 Stück.
No. 143. 189. 294. 301. 440. 476. 606. 609. 855. 889. 915. 924. 1070. 1485. 1767. 1851. 1866. 1945. 1997. 2086. 2168. 2240. 2263. 2383. 2491. 2524. 2696. 2752. 2753. 2822. 2874. 2923. 2932. 3057. 3195. 3513. 3722. 3800. 3936.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 194 Stück.
No. 99. 176. 232. 256. 391. 465. 603. 680. 742. 750. 872. 873. 912. 953. 991. 1024. 1159. 1168. 1728. 1845. 2148. 2196. 2312. 2358. 2396. 2426. 2434. 2498. 2857. 2886. 2918. 2973. 3071. 3078. 3116. 3118. 3274. 3487. 3526. 3563. 3739. 3761. 3777. 3987. 4097. 4411. 4730. 5038. 5050. 5125. 5175. 5197. 5202. 5225. 5232. 5302. 5332. 5362. 5530. 5660. 5783. 5893. 6072. 6205. 6311. 6380. 6439. 6658. 6691. 6705. 6714. 7228. 7339. 7352. 7375. 7448. 7717. 7896. 8075. 8187. 8319. 8390. 8459. 8675. 8695. 9327. 9383. 9572. 9589. 9595. 9756. 9758. 10056. 10073. 10127. 10170. 10176. 10199. 10201. 10210. 10506. 10551. 10716. 10958. 10992. 11110. 11190. 11259. 11285. 11453. 11635. 11880. 12112. 12203. 12294. 12422. 12431. 12569. 12626. 12707. 12766. 13042. 13075. 13226. 23234. 13333. 13381. 13402. 13490. 13593. 13977. 14069. 14533. 14564. 14577. 14641. 14754. 14783. 14801. 14917. 15329. 15341. 15418. 15449. 15453. 15494. 15651. 15667. 15678. 16041. 16264. 16336. 16362. 16503. 16664. 16668. 16692. 17037. 17077. 17205. 17233. 17386. 17712. 17892. 17978. 18040. 18130. 18135. 18149. 18427. 18516. 18557. 18565. 18583. 18702. 18747. 18772. 18846. 18928. 19005. 19012. 19069. 19267. 19284. 19322. 19366. 19376. 19528. 19619. 19700. 19733. 19870. 19913. 19948.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupon 12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 4316. 16947.
2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1140.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 2026. 2160. 8128. 10323. 17016. 17405.
3) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2808.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 424. 888. 2822. 8120. 12584. 13136. 15567. 17221. 17768. 18213. 19531.
4) aus der Verloosung vom 3. April 1872:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 324. 2006.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 2050. 2222. 3845. 4206. 4257. 5955. 7125. 7511. 10462. 13184. 13336. 15614. 15789. 15861. 16028. 16131. 16286. 19029.
5) aus der Verloosung vom 9. April 1873:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 332. 582. 1474. 1491. 2275. 2435. 2866. 2903. 2926. 4821. 8988. 9736. 11026. 13709. 15568. 16741. 16769. 17826. 19815.

IV. Emission. (Serie IV.)

Von der $4^1/_2$procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 10 Stück.
No. 54. 193. 236. 290. 425. 664. 786. 944. 1086. 1113.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 53 Stück.
No. 2. 16. 117. 361. 497. 510. 604. 633. 1002. 1127. 1318. 1353. 1379. 1419. 1574. 1658. 1706. 1729. 1964. 1978. 2248. 2368. 2408. 2452. 2610. 2631. 2644. 2712. 2739. 2806. 2873. 2913. 2992. 3028. 3032. 3066. 3178. 3285. 3406. 3697. 3912. 4119. 4254. 4328. 4500. 4709. 4780. 4806. 4914. 4926. 5818. 5865. 5945.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 189 Stück.
No. 30. 67. 298. 347. 348. 734. 807. 987. 1124. 1198. 1405. 1427. 1439. 1585. 1825. 1861. 1863. 1891. 1918. 1941. 1972. 1984. 1990. 2095. 2152. 2184. 2186. 2267. 2350. 2516. 2558. 2598. 2610. 2665. 2760. 2765. 2809. 2983. 3261. 3278. 3423. 3438. 3572. 3688. 3709. 4507. 5131. 5201. 5307. 5409. 5534. 5592. 5738. 5936. 5972. 6050. 6113. 6114. 6117. 6134. 6151. 6169. 6423. 6596. 6639. 6641. 6691. 6748. 6796. 6820. 6864. 6929. 7040. 7160. 7166. 7216. 7618. 7904. 8091. 8112. 8418. 8440. 8499. 8566. 8963. 9094. 9242. 9462. 9480. 9898. 9950. 10196. 10203. 10289. 10429. 10580. 10598. 10777. 10801. 10806. 10935. 11048. 11343. 11438. 11492. 11689. 11794. 11830. 11852. 11853. 12060. 12163. 12214. 12215. 12265. 12555. 12614. 12744. 12885. 13238. 13712. 13857. 13858. 14275. 14345. 14370. 14478. 14501. 14506. 14558. 14662. 14687. 15047. 15188. 15196. 15215. 15662. 15978. 15992. 16096. 16301. 16327. 16337. 16514. 16579. 16648. 16660. 16689. 16691. 16694. 16867. 16879. 16966. 17004. 17061. 17282. 17406. 17515. 17583. 17676. 17786. 17835. 17974. 18003. 18152. 18183. 18266. 18395. 18396. 18432. 18519. 18937. 18952. 19032. 19174. 19193. 19370. 19557. 19630. 19687. 19985. 20060. 20092. 20122. 20159. 20199. 20379. 20593. 20969.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupon No. 12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 1. April 1864:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6775.
2) aus der Verloosung vom 10. April 1865:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6923.
3) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 8932.
4) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 528.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1077.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 3855. 5148. 11553. 20920.
5) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 569. 3208. 3894. 5908.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 3364. 3666. 4537. 5262. 5866. 6188. 6396. 7694. 9400. 11259. 12705. 13016. 16806. 17846. 19072.
6) aus der Verloosung vom 3. April 1872:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 677.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 248. 259. 1041. 1236. 1289. 2166. 5267. 5547. 5631.

Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 180. 270. 3766. 4142. 4164. 5434. 6296. 6692. 6907. 7489. 8124. 8388. 8414. 8806. 8953. 9277. 9683. 9825. 10178. 10213. 10245. 11217. 13885. 14130. 16965. 18534. 18779. 19286.

7) aus der Verloosung vom 9. April 1873:

Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 216. 728. 785.

Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 766. 769. 1775. 2189. 2326. 3065. 4595. 5071. 5657.

Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1203. 1593. 1689. 1783. 2051. 2680. 2682. 4210. 4542. 4888. 5046. 6077. 6270. 6401. 6405. 6777. 8825. 9207. 9278. 9398. 10576. 10804. 11188. 11194. 12224. 12258. 12490. 12764. 12812. 14852. 15105. 16041. 17363. 17564. 18103. 19337. 19779. 19898. 20098. 20515. 20678.

V. Emission. (Serie V.)

Von der $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unterm 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 9 Stück.

No. 267. 299. 337. 350. 433. 1348. 1391. 1452. 1577.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 28 Stück.

No. 51. 115. 358. 464. 926. 960. 1067. 1235. 1795. 1995. 2017. 2105. 2383. 2490. 2582. 2669. 3001. 3184. 3189. 3226. 3235. 3291. 3301. 3578. 3784. 4164. 4507 4709..

Abtheilung C zu 100 Thaler. 58 Stück.

No. 15. 299. 345. 361. 711. 1518. 1622. 1687. 1703. 1749. 1751. 1820. 1893. 2049. 3087. 3176. 3334. 3542. 3626. 3691. 3826. 3845. 4031. 4209. 4368. 4379. 4432. 4579. 4665. 4997. 5856. 5958. 5978. 6123. 6355. 6372. 6438. 6499. 6598. 7355. 7453. 7476. 7512. 7649. 7834. 8414. 8544. 9087. 9152. 9188. 9334. 9349. 9412. 9710. 9788. 9804. 9897. 10000.

Sämmtliche Obligationen sind mit den Coupons No. 9—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 3. April 1872:

Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2071.

Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1302. 5645. 5751. 6008. 6031.

2) aus der Verloosung vom 9. April 1873:

Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 3134.

Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 710. 1300. 1317. 6343. 9099,

Erfurt, den 8. April 1874.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Rheinische Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni c. wird für die Stationen der Strecken Cöln-Bingerbrück und Troisdorf resp. Siegburg-Oberlahnstein eine theilweise Erhöhung der Personengeld-Tarife eintreten. Der abgeänderte Tarif kann in unserm hiesigen Geschäftslocale eingesehen werden.

Vom selben Tage ab wird die Gültigkeitsdauer sämmtlicher Retourbillets I. und II. Classe zwischen Stationen unserer Bahn gleichmässig auf 2 Tage (d. h. für den Tag der Ausgabe und den folgenden Tag) festgestellt. Das eintägige Retourbillet III. Classe zu ermässigtem Preise bleibt bestehen.

Cöln, den 11. April 1874. **Die Direction.**

Rheinische Eisenbahn.

Vom 1. Juni cr. ab werden auf unsern sämmtlichen Strecken Billets IV. Classe ausgegeben. Die Züge, zu welchen diese Billets Gültigkeit haben, sind aus dem demnächstigen Sommer-Fahrplane zu ersehen.

Vom nämlichen Tage ab kommen die bisher bestandenen Retourbillets IV. Classe in Wegfall, ebenso wird Marktgut ohne Begleitung zum Transport nicht mehr angenommen, und wird die unentgeltliche Beförderung desselben von der Ankunfts-Station bis zum Markte aufgehoben.

Cöln, den 11. April 1874. **Die Direction.**

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die pro 1874/75 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Bekleidungs-Materialien, als:

2850 Meter feines blaues Tuch.
6700 „ mittelfeines blaues Tuch.
7750 „ ordinäres blaues Tuch.
6500 „ feines graues Tuch.
3450 „ mittelfeines graues Tuch.
11000 „ ordinäres graues Tuch.
450 „ Düffel I. Sorte.
2800 „ Düffel II. Sorte.
900 „ schwarzes Zephyr-Tuch.
1050 „ orangefarbiges Tuch.
730 „ Lama.
10500 „ baumwollener Biber.
8600 „ Calmuc.
13500 „ grauer Köpernessel,
5350 „ Glanznessel.
5600 „ schwarzer Orleans (Zanella).
27500 „ ungebleichter Nessel.
4200 „ blaues Leinen.
12000 „ graues Wattirleinen.
8000 Tafeln Watte.
2900 Meter feiner Drillich.
10200 „ ordinärer Drillich.
360 „ baumwollener Sammet.
1070 Gros grosse broncirte Adlerknöpfe.
144 „ kleine „ „
750 „ schwarze Hosenknöpfe.
165 „ weisse „
150 „ grosse schwarze Hornknöpfe.
48 „ grosse weisse „
2400 Meter wollene Plattschnur.
65 Gros Cocarden.
1800 Stück vergoldete Räder } Mützen-Abzeichen.
7300 „ broncirte „ }
350 „ Pelzmützen

sollen im Wege der öffentlichen Submission angeliefert werden.

Die Bedingungen können im Bureau der Central-Materialien-Verwaltung hierselbst eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von $2^1/_2$ Sgr. Copial-Gebühren pro Exemplar bezogen werden.

Offerten, aus welchen der Preis der gesondert beizufügenden Muster ersichtlich sein muss, sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Bekleidungs-**Materialien**" portofrei bis zum **4. Mai cur.** bei der Central-Materialien-Verwaltung einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt am 5. Mai cur., Vormittags 10 Uhr, ebendaselbst, in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Elberfeld, den 8. April 1874.

Der c. Ober-Betriebs-Inspector.
Schröder.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete ältere Güterzugs-Locomotive mit Tender, jedoch excl. der Strahlpumpen im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerte bis spätestens den **30. April cr., Vormittags 11 Uhr,** franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Locomotive mit Tender" an den Unterzeichneten einzusenden.

Eine etwa vorzunehmende Besichtigung der Locomotive kann in der Werkstatt zu Crefeld, dem gegenwärtigen Standorte derselben vorgenommen werden.

Die Submittenten bleiben vier Wochen an ihre Offerte gebunden.

Crefeld, den 13. April 1874.

Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr verwendbare, ca. 360 Centner schwere Locomotiv-Drehscheibe von 36 Fuss Durchmesser, sowie verschiedene Theile (Träger, Räder etc.) von 4 Drehscheiben, zusammen ca. 1000 Centner wiegend, sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerte bis spätestens den **30. April c., Vormittags 11 Uhr,** franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Drehscheibe und verschiedener Drehscheiben-Theile" an den Unterzeichneten einzusenden.

Der Preis ist pro 500 Kilo anzugeben; eine Trennung von Schmiedeeisen und Gusseisen wird nicht vorgenommen.

Die Verkaufs-Objecte lagern auf dem Bahnhofe Obercassel bei Düsseldorf, woselbst eine Besichtigung stattfinden kann.

Crefeld, den 8. April 1874.

Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Königl. Sächs. Staats-Eisenbahnbau.

Die Anlieferung der eisernen Ueberbaue für

a) eine Strassenunterführung bei Stat. 2 + 44 der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn, sowie

b) für eine Bahn- und Strassenüberführung im Bahnhofe Pirna

soll unter Vorbehalt der Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums verdungen werden.

Blanketts mit Zubehör hierfür sind im hiesigen Königlichen technischen Hauptbureau für Staats-Eisenbahnbau, Humboldtstrasse 3, I zu erlangen, woselbst unter dieser Adresse (nicht unter Adresse des Unterzeichneten) auch die Offerten bis längstens

zum 2. Mai d. J.

versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung eiserner Brücken", sowie frankirt einzureichen sind.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis Ende Mai an ihre Offerten gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Dresden, den 17. April 1874.

Der Königliche Commissar
für den Bau der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn.
Opelt.

Königlich Sächs. Staatseisenbahn-Bau.

Während die besondere Ausschreibung der Verdingung der Erd- und Felsenarbeiten etc. für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn zur Zeit noch vorbehalten bleibt, soll dessen unerwartet den Bewerbern um Uebernahme von dergleichen (beziehentlich Tunnelbau-) Arbeiten vorläufige Gelegenheit gegeben werden, sich schon vorher Kenntniss von den bestehenden Verhältnissen zu verschaffen.

Die Bau-Sections-Bureaus zu Rathmannsdorf bei Schandau, zu Sebnitz und zu Neustadt bei Stolpen sind deshalb beauftragt Unternehmern, welche sich dort melden wollen, Auskunft über die Abgrenzung und Grösse der Erd- und Felsenarbeiten —, beziehentlich Kunst- und Tunnelbauten-Accorde zu ertheilen, nach Wunsch auch Uebersichtskarten zur Orientirung über die Communications-Verhältnisse gegen Erstattung der Selbstkosten abzugeben.

Dresden, den 17. April 1874.

Der Königliche Commissar
für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.
Opelt.

Hannoversche Staatsbahn.

Die in unsern Werkstätten zu Harburg und Uelzen erübrigten alten Materialien, sowie die auf den Stationen Burgdorf, Cello, Uelzen, Lüneburg und Harburg lagernden alten Schienen und Weichentheile sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf von Materialien"

bis **Freitag, den 8. Mai cr., Morgens 10 Uhr,** an die unterzeichnete Königliche Eisenbahn-Commission einzureichen, wo dieselben demnächst in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter geöffnet werden.

Die Submissions- und Kontracts-Bedingungen sowie das Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen bei unserm Bureau-Vorsteher zur Einsicht aus und können von demselben auch gegen frankirte Einsendung von 5 Sgr. bezogen werden.

Harburg, den 15. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.
Klemme.

Hannoversche Staatsbahn.

Die in der Zeit vom 1. Juli 1874 bis ultimo Juni 1875 auszuführende Lieferung von

6000 Doppelladungen gesiebten Stückkohlen,
6240 „ melirten Kohlen zur Locomotivfeuerung,
350 „ Ofenkohlen und
260 „ Schmiedekohlen

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Offerten darauf sind bis zu dem auf

Dienstag, den 19. Mai 1874, Vormittags 10 Uhr,

anberaumten Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

an den Ueberzeichneten einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können in dem Bureau desselben eingesehen, auch auf portofreie, an diesen zu richtende Requisitionen bezogen werden.

Hannover, den 17. Mai 1874.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector.
A. Reitemeier.

Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues für die Unterführungen des Oberräder Fussweges und des Darmstädter Landstrasse veranschlagt zu

rot. 92 632,7 Kg. Schmiedeeisen und
„ 36 856,0 „ Gusseisen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, wozu Termin auf

Montag, den 11. Mai 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unser Baubureau hierselbst, Verwaltungsgebäude zu Sachsenhausen, anberaumt worden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Unterführungen des Oberräder Fusswegs und der Darmstädter Landstrasse"

versiegelt und portofrei bis zu oben festgesetzter Terminsstunde an uns einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im oben bezeichneten Bureau aus, auch können von dort Submissions-Formulare gegen Erstattung der Copialien auf portofreies Ansuchen bezogen werden.

Die eingehenden Offerten werden in genanntem Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten können keine Berücksichtigung finden.

Frankfurt a/M., den 16. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die Dividende pro 1873 ist auf $6^{1}/_{3}\%$ i. e. 12 Thlr. 20 Sgr. pro Stück der Stamm- und Prioritäts-Stamm-Actien der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft festgestellt worden und gelangt gegen Einlieferung des Dividendenscheines No. 3 pro 1873

vom 30. April d. J. ab

a) bei unserer Hauptkasse hierselbst, Berlinerstrasse No. 76 in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr,
b) bei der Preussischen Bank-Anstalt Henckel-Lange in Berlin, Wilhelmsstrasse No. 62.
c) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin, Behrenstrasse No. 43/44,
d) bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
e) bei der Provinzial Disconto-Gesellschaft in Hannover in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zur Auszahlung.

Es wird gebeten, den Dividenscheinen bei der Präsentation ein arithmetisch geordnetes Nummer-Verzeichniss nach den verschiedenen Categorien getrennt, welches zugleich auch den Geldwerth ergiebt, mit Namens-Unterschrift versehen, beizufügen.

Breslau, den 18. April 1874.

Direction.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Stelle eines Werkführers der hiesigen Wagenwerkstätte wird hiermit zu freier Bewerbung ausgeschrieben.

Nähere Auskunft über die Obliegenheiten, Gehalts- und sonstigen Anstellungsverhältnisse ertheilt Herr Maschinenmeister Maey im Bahnhof Zürich, welcher die schriftlichen Anmeldungen (nebst Zeugnissen) bis zum **1. Mai** l. J. entgegennimmt.

Zürich, den 15. April 1874.

Die Direction der Schweiz. Nordostbahn.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Stelle eines Secretärs des Maschinenmeisters wird hiermit zu freier Bewerbung ausgeschrieben.

Nähern Aufschluss über die Obliegenheiten, Gehalts- und sonstigen Anstellungsverhältnisse dieser Stelle ertheilt Herr Maschinenmeister Maey im Bahnhof Zürich, welcher allfällige Anmeldungen (nebst Zeugnissen) bis zum **1. Mai d. J.** entgegennimmt. Bewerber, welche technische Kenntnisse besitzen, erhalten den Vorzug.

Zürich. den 15. April 1874.

Die Direction der Schweiz. Nordostbahn.





Daecke & Co. in Heidelberg,

Wagen-Lack- und Firniss-Fabrik

empfehlen als Specialitäten ihre

Ueberzugslacke und Schleiflacke, sowie Trockenfirnisse (Siccatif) für Waggons und Locomotiven

unter Garantie der grössten Dauerhaftigkeit.

Die besten Empfehlungen wie Proben stehen zu Diensten.

Fabrik für Bahnhofsausrüstungen

von

Schnabel & Henning in Bruchsal.

Verdienstmedaille. Wien.

Drehscheiben von 12—13 Meter Durchmesser, mit eigener, bewährter Unterstützung der Geleiseenden.
Drehscheiben von 5—6 Meter Durchmesser mit einfachen und Kreuzgeleisen, für Wagen nnd Locomotiven,
Drehscheiben von 2—3 Meter Durchmesser für Werkstätten,
Schiebebühnen mit und ohne Grube,
Bockkrahne von 100—200 Ctr. Tragkraft,
Fahrbare Krahne für 40—50 Ctr., mit eigener, selbstthätiger Gleichgewichtsvorrichtung,
Weichen, Kreuzungen, Dächer, Perronhallen,
Centrale Weichenstellung nach eigenem System.

Auf Lager werden gehalten oder in kürzester Zeit angefertigt:

Wagendrehscheiben von 6 Meter Durchmesser, sowie
Drehkrahne von 40 und 80 Ctr. Tragkraft.

Eisenwerk Hainitz

bei Bautzen (Sachsen).

Specialität:

Fabrik schmiedeeiserner Verbindungsstücke für Gas- und Wasserleitungsröhren.

Prompte Lieferung. Billige Preise.

Preislisten werden auf franco Anfragen umgehend zugesandt.

Grosse silberne Medaille Moskau 1872. | Anerkennungs-Diplom, Wien 1873.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % Kraft oder Brennstoff. Allein zu beziehen durch

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Maschinenbau-Verein zu Chemnitz

vormals: C. F. Schellenberg

gegründet im Jahre 1844

empfiehlt sich zur Ausführung von **Werkzeugmaschinen** in bewährtester Construction, als:

Maschinen für Metallbearbeitung.

Support-, Hand- und Plan-Drehbänke jeder Art.
Drehbänke für Eisenbahnwagen-, Tender- und Locomotiv-Räder,
Hobel-, Shaping- und Nuthstoss-Maschinen,
Wand-, Horizontal- und freistehende Bohrmaschinen,
Radial-, Cylinder- und Langloch-Bohrmaschinen,
Maschinen und Werkzeuge für Schraubenfabrication,
Räder-Theil- und Frais-Maschinen,
Maschinen für Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten,
do. „ Hüttenbetrieb,
Scheeren, Durchstoss- und Blechbiegemaschinen,
Dampfhämmer, Schmiedemaschinen und Ventilatoren,
Maschinen für Gewehrfabrikation.

Maschinen für Holzbearbeitung

Einfache Gattersägen, Bund-Gattersägen,
Doppel- und Horizontal-Gattersägen,
Schwartensägen,
Kreis- und Band-Sägen,
Schweif- und Decoupir-Sägen,
Sägen-Stanzmaschinen, Sägen-Schärfmaschinen,
Hobelmaschinen für Breter, Pfosten und Simse,
Zapfen-Schneid- und Schlitz-Maschinen,
Vertical-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Horizontal-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Wand-Bohrmaschinen,
Freistehende Bohrmaschinen,
Frais-Maschinen.

Complete Fabrikeinrichtungen in dieser Branche werden zur schnellen Lieferung übernommen. **Courante Maschinen** sind stets vorräthig oder befinden sich in Arbeit.

Ausserdem liefert die Fabrik **Maschinen zum Heben und Fortschaffen von Lasten** jeder Art und ist vertreten:

in Wien durch Herrn **Julius Overhoff**,
in Leipzig durch die Herren **Gebr. Franke**,
in St. Petersburg durch Herrn **Franz Meyer**,
in Breslau durch Herrn **Aug. Polack**,
in Berlin durch Herrn **F. C. Heise**, Wallnertheaterstrasse 5.

Nach America für 45 Thaler.



Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt.

von Bremen nach Newyork und Baltimore

Mosel	25. April	nach	Newyork	**Minister Roon**	13. Mai	nach	Newyork
Braunschweig	28. April	„	Baltimore	**Rhein**	16. Mai	„	Newyork
Hansa	29. April	„	Newyork	**Ohio**	19. Mai	„	Baltimore
Hermann	2. Mai	„	Newyork	**Deutschland**	20. Mai	„	Newyork
Berlin	5. Mai	„	Baltimore	**Oder**	23. Mai	„	Newyork
Hohenzollern	6. Mai	„	Newyork	**Leipzig**	26. Mai	„	Baltimore
Weser	9. Mai	„	Newyork	**Kronpr. Fr. Wlh.**	27. Mai	„	Newyork
Hannover	12. Mai	„	Baltimore				

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, Zweite Cajüte **100** Thaler. Zwischendeck **45** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **45** Thaler Pr. Courant.

Nähere Auskunft ertheilt die Unterzeichnete und die von derselben mit der Annahme von Passagieren betrauten Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Eisenbahnbau- und Erdarbeiten - Material

(H. 6674.)

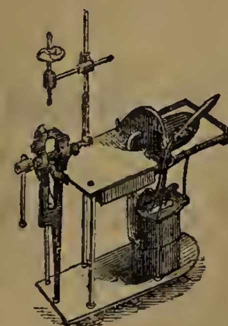
zu verkaufen:

1 Locomotive-Tender — 4 Locomotiven mit Tender, 130 Material-Transport-Waggons und Kippwagen — 50 Waggons von 7 Tons für Kitze (ballast) — 10 Locomobilen von 15 bis 3 Pferdekraft — Werkzeug für Erdarbeiter — 100 Wägelchen mit Holz- oder Eisenrädern — Karren etc. etc. etc.

Nähere Auskunft ertheilt **Mr. Beck,** Ingr. in Mons (Belgien).

Der **Catalog der Rebschule** und der neueste **Nachtrag** der **Rebsorten,** welche in **Töpfen** gezogen, abgegeben werden können, das Verzeichniss der **Obstbaumschule,** der vorräthigen **Weissdorn-, schott. Zaunrosen-**Pflanzen zu Anlegung lebender Zäune, sowie der **Spargel**-Pflanzen in 3 seit vielen Jahren bewährten Sorten, mit Cultur-Anweisung, etc. etc. wird auf frankirte Briefe gratis versendet.

Reben-, Forst- & Obstbaumschulen
(gegründet in Leipzig 1830).
Krapenberg in Zitschewig
bei Kötschenbrode, März 1874.
L. A. Neubert.



Feldessen
jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele
Stuttgart.

Ein

Maschinentechniker

mit Locomotivführer-Qualification, welcher schon längere Zeit auf Eisenbahnen thätig ist, sucht Stellung als **Werkstätten-Vorsteher oder Werkmeister.**

Gefällige Offerten sub. **D. 4929** befördert die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse,** in Breslau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 33. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 27. April 1874. (Schluss der Nummer: 25. April, Vormittags 8 Uhr.)

Volkswirthschaftliche Reminiscenzen aus der Weltausstellung.

VIII.

Der „Bericht über den Bau und den Betrieb der Oesterreichischen Nordwestbahn mit Bezug auf die im eigenen Pavillon aufgestellten Gegenstände, Pläne und statistischen Ausweise“ enthält ausser der Darstellung aller das so rasche Zustandekommen dieses aus $82{,}5$ Meilen garantirten und $39{,}83$ Meilen ungarantirten langen Netzes bewirkenden Momente und aller dem gegenwärtigen Stande der Wissenschaft und Erfahrung entsprechenden Einrichtungen, eine Schule des correcten Baues und Betriebes auch für andere Bahnen.

Unter den Uebersichts-Abtheilungen: Allgemeines I. Bau a) Unterbau, b) Oberbau, stabile Mechanik und Signalwesen, c) Hochbau, II. Bahnerhaltung: Ausrüstung. III. Betrieb: Stationsausrüstung mit den Mobilien 1., 2. und 3. Classe, dann Stations- und Bureau-Einrichtung, ferner Telegraphenwesen, Güterschuppenausrüstung, Kohlenmanipulation, Werkzeuge und Requisiten, Utensilien für den Sanitätsdienst, Feuerlöschrequisiten, Beleuchtungsgegenstände und Geräthschaften zum Reinigen. IV. Maschinenwesen, Zugsausrüstung und Tenderausrüstung — waren 363 Objecte zumeist in mehreren Exemplaren exponirt. Dieselben gewährten ein vollständiges Bild des zum Bau und Betrieb einer Bahn Erforderlichen; namentlich boten die Profile, Mappen, Karten, Normalien, Grafika, Bedingnisshefte, Photographien, Modelle, Instructionen, Zeichnungen, Kostenanschläge, Vertheilungspläne, Tabellen etc. nebst den wie z. B. die Signalhütten, Zugschranken etc. in natura aufgestellten Gegenständen und den statistischen Daten eine Fülle des Belehrenden. Der 1. Theil des Berichtes enthält das historisch-statistische Material über die Entstehung und Entwickelung der Oesterreichischen Nordwestbahn, welchem wir folgende allgemein interessante Daten entnehmen.

In der nicht ohne parlamentarischen Kampf erzielten Concession ist der richtige Grundsatz zur Geltung gebracht, dass bei der Bemessung der Fahrpreise für Strecken mit einer abnormalen Steigung die Berechnung mit der $1^1/_2$ fachen Länge gestattet ist.

Die Organisation der Bauleitung wurde in folgenden 7 getrennten Geschäftsabtheilungen: 1. Secretariat, 2. Rechnungs- und Cassawesen, 3. Grundeinlösungs- und Rechtssachen, 4. Unterbau, 5. Oberbau, mechanische Einrichtungen und Telegraphie, 6. Hochbau, 7. Fahrbetriebsmittel und Werkstättenbetrieb bei der Direction durchgeführt, während die Baulinien in Sectionen mit 1 Ober-Ingenieur, 5 bis 8 Technikern und 1 Administrativ-Beamten getheilt waren. Die General-Bauunternehmung (Georg Bucher) installirte in Kurzem tüchtige Baupächter und geübte Arbeiter, von welchen im Jahre 1869 über 20 000 und im Jahre 1870 mehr als 40 000 beim Bau der Oesterreichischen Nordwestbahn thätig waren, obgleich die Arbeiter in Folge vieler gleichzeitigen Unternehmungen und durch politische und socialistische Agitationen schwierig gemacht wurden.

Auch der Bauausführung wurden Schwierigkeiten entgegengesetzt, so dass die Expropriation fast überall in Anwendung kam. Die gesetzlichen Bestimmungen hierüber sind aber so mangelhaft, dass trotz der sorgfältigsten und energischsten Handhabung aller Rechtsmittel viele Monate ja in einzelnen Fällen es länger als ein Jahr dauerte, bis die benöthigten Grundflächen in Besitz genommen und die Arbeiten begonnen oder fortgesetzt werden konnten. Als Grundeinlösungs-Commissaire wurden mit Vorliebe Domainen- oder ehemalige Patrimonialbeamte, überhaupt Personen gewählt, welche in der Gegend der Bauabtheilung gut orientirt waren. Die Vermarkung der Oesterreichischen Nordwestbahn war 1 Jahr nach der Inbetriebsetzung schon vollständig durchgeführt, von nahezu 8000 Partheien, mit welchen in Sachen der Grundeinlösung verhandelt werden musste, waren 90% befriedigt. Für die Grundeinlösung wurden folgende Instructionen gegeben und zwar über 1. die von den technischen Organen vorzunehmenden Arbeiten, 2. die Vermessung und Vermarkung, 3. Behandlung der Elaborate, 4. das Verhalten der Commissaire. Die Preise der Grundeinlösung variirten von 266 718 (Wien) bis 3863 Fl. per Kilometer und machten $8{,}7$% der gesammten Baukosten aus.

In der Darstellung des Unterbaues gestatten die Ausweise über die Richtungs-, Höhen- und Gefällsverhältnisse (letztere auch combinirt) interessante Schlussfolgerungen; die Preistabellen beziffern für jede Strecke und Arbeitsgattung per Cubik- resp. Current-Meter oder Zoll-Centner die Preise.

Der Oberbau ist für die Belastung von 140 Zoll-Ctr. per Rad und für die Befahrung von 75 Kilometern per Stunde construirt. Die Stationen I. Classe messen 720 Meter, der II, 600 Meter und

der kleinsten 500 M. Die erzielten Preise werden für jedes Requisit besonders angegeben.

Beim Hochbau war die Zweckmässigkeit in der Anordnung entscheidend, erst in zweiter Linie wurde ästhetischen Anforderungen, jedoch mit Ausschluss aller Opulenz Rechnung getragen. Die Aufnahmsgebäude in den Zwischenstationen wurden in IV Classen getheilt, Restaurationen nur in den Rast-, Abzweig- und solchen grösseren Stationen zugelassen, welche entfernt von grösseren Ortschaften liegen. Die Beamtenwohnungen sind sehr zweckmässig eingetheilt, für die Arbeiter wurden Colonien und Cottages in Angriff genommen. Die übrigen Hochbauten werden umständlich erwähnt und die Einzelnpreise genau angegeben.

Die Oesterreichische Nordwestbahn ist namentlich in jenen Gegenden, wo Viehwirthschaft getrieben wird, an den Stellen, wo die Differenz zwischen Nivelette und natürlichem Terrain nicht mehr als $1_{,25}$ Meter beträgt, eingefriedet. Bei den Zugbarrièren wurde darauf Rücksicht genommen, dass ein zwischen dem Geleise und den herabgelassenen Schranken zufällig eingeschlossenes bespanntes Fuhrwerk gewöhnlicher Länge hinreichend Platz findet, um den vorüberfahrenden Zug anstandlos passiren lassen zu können.

Die telegraphische Correspondenz besorgen: Translations-, Wechsel- und Zwischen- oder Endstationen; die Apparate werden mittelst Ruhestroms betrieben, dessen Anwendung die anderweitige Ausnützung der Leitung für die Glockensignale ermöglicht. Die Stationsdeckungssignale werden mittelst Magnet-Inductionsstromes betrieben, wodurch deren Handhabung durch einen Beamten von seinem Bureau aus ermöglicht wird.

An Fahrbetriebsmitteln entfallen auf eine Bahnmeile $1_{,132}$ Stück Locomotiven, $2_{,204}$ Personen- und $24_{,891}$ Lastwagen.

Die Kosten des Betriebes, welcher von 16 Bureau's des Centraldienstes geleitet wird, sind in Bezug auf die Besoldung des Personals monateweise nachgewiesen. Da während der ganzen Eröffnungsepoche immer eine entsprechende Reserve an Beamten bereit gehalten werden musste und da diese ersten Reserven aus bereits gedienten, von anderen Bahnen übernommenen und daher hoch besoldeten Beamten bestanden, erscheinen die Personalkosten anfänglich sehr hoch (weit über 3000 Fl. monatlich) und nehmen in dem Maasse ab, (etwas über 1000 Fl.) als die inzwischen herangebildeten jungen Kräfte in Verwendung traten, deren Ausbildung übrigens durch Prämiirung der Stations-Vorstände gefördert wurde. Als Heizer wurden nur Schlosser angestellt, welche für die Heranbildung zu Maschinenführern befähigt erscheinen.

Eine Zusammenstellung der Betriebsresultate bezüglich der Zugs- und Wagenbewegung und Ausnützung der Fahrbetriebsmittel innerhalb eines Zeitraumes von etwas mehr als 3 Jahren ergiebt eine stetige Herabminderung des Procentsatzes der Zugsverspätungen (von $33_{,6}$ bis $11_{,3}\%$) zur Anzahl der verkehrenden Züge, ferner eine steigende Ausnützung der Personenwagen, während bei den beladenen Güterwagen das Gegentheil bemerkt wird.

Auch bezüglich der nicht garantirten Linien werden Tabellen über die Richtungs-, Höhen- und Gefälls-Verhältnisse, Preistabellen für die Unterbauarbeiten und die Einzelnpreise der übrigen Herstellungen überdies auch die weiteren Projecte für die Erweiterung der Oesterr. Nordwestbahn mitgetheilt.

Die „besonderen Beschreibungen und Monographien" im II. Theile des Berichtes besprechen (illustrirt durch Zeichnungen) ausführlicher:

1. die Regeln für die Grundeinlösung, insbesondere die Anhaltspuncte für die Beurtheilung des Verkaufswerthes.

2. das System der eisernen Brücken u. zw. allgemeine Normen, Anordnung des Querschnittes, Construction der Brückenträger, Auflager-Constructionen, Windkreuzen, Quer- und Längsträger, Inanspruchnahme des Schmiedeeisens u. z. nach Zahl und Preisen, mit den Tabellen über: die Hauptabmessungen und Gewichte der Brücken, die Resultate der Probelastungen bei Einzelträgern und die Belastungsresultate bei continuirlichen Trägern.

3. die Fahrbetriebsmittel und zwar die Construction, Dimensionen nebst den wichtigsten Daten, die Materialbezugsquellen und Kosten der Locomotiven und Wagen mit die Uebersichtstabellen.

4. die Werkstätten nach Flächeninhalt und Ausrüstungskosten, mit den einzelnen Werkzeugen nebst Einrichtungen.

5. den Bahnhof der Oesterr. Nordwestbahn in Wien nach Geleise-Anlagen für die 7 Abtheilungen (Personen-, Frachten-, Rangir-, Locomotiv-, Kohlen-, Signal-, Bahnhof und Bahnerhaltungshof) und Gebäuden, ferner ein tabellarischer Vergleich der Hauptdimensionen verschiedener Bahnhöfe in Wien, Berlin, Paris etc., endlich die Gesammtkosten.

6—12. Unterlagsplättchen zur Fixirung der Bolzenmuttern, Anwendung von Evolutfedern bei Drehscheiben, die Sicherheitssperre für Hebkrähne, die electro-magnetischen Stations-Deckungssignale (sämmtlich nach dem System Hohenegger), die Brückenwagen von 400 Ctr. Tragfähigkeit, den Englischen Baubetrieb im Felseinschnitt, und die Kippwagen zur Seitenentleerung.

Die Erwähnung der Tabellen 13 und 14 über die Kosten der Grundeinlösung und des Unterbaues schliessen diese Rückschau mit dem Wunsche, dass der „Ausstellungsbericht der Oesterr. Nordwestbahn" bald seine technische Besprechung finde, da sich die gegenwärtige bloss auf die summarische Anführung der einzelnen Gegenstände beschränken musste.

Die VI. Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

soll im September dieses Jahres stattfinden und wurden für dieselbe in den am 20., 21., 22. und 23. October 1873 in Wien stattgefundenen Sitzungen der technischen Commission die folgenden Fragen aufgestellt und von der geschäftsführenden Direction an sämmtliche Verwaltungen des Vereins vertheilt, sowie um deren Beantwortung bis Mitte März d. J. ersucht.

A. Bahnbau.

1. Bessemerstahlschienen. Welche neuere Erfahrungen liegen vor über die Bessemerstahlschienen, insbesondere rücksichtlich der Einklinkungen, oder des Ersatzes derselben zur Fixirung der Schienen, insbesondere auf Brems- und Gefällstrecken und bei schwebenden Stössen?

2. Stahlkopfschienen. Liegen neuere Erfahrungen über Schienen mit Fuss aus sehnigem Eisen und eingewalztem Bessemerstahlkopf vor?

3. Oberbau-Constructionen. Erscheint es (bei der stets zunehmenden Geschwindigkeit der Züge und der Belastung) für die Sicherheit des Betriebes erforderlich (auf frequenten, in starken Curven und starken Steigungen liegenden Bahnstrecken) zur Erhaltung einer guten Gleislage ausser der Laschenverbindung an den Schienenstössen und der Befestigung der Schienen mittelst Hakennägel resp. Schwellenbolzen noch weitere Mittel gegen das Eindrücken des Schienenfusses in die Schwellen und das damit verbundene Kanten und seitliche Ausbiegen der Schienen, sowie gegen das in Folge des geringen Widerstandes der Hakennägel entstehende seitliche Verschieben der Schienen in Anwendung zu bringen, eventuell welche Constructionen werden in Vorschlag gebracht?

4. Erhaltungskosten bei schwebendem Stosse. Welche Erfahrungen liegen vor über die Erhaltungskosten bei Anwendung des schwebenden Stosses, im Vergleich zur Anwendung des festen Stosses bei Eisen- und Stahlschienen?

5. Laschenbruch bei schwebendem Stosse. Begünstigt bei Anwendung des schwebenden Stosses ein starkes Gefälle der Bahn (z. B. 1 : 150 und darüber) den Bruch der Laschen?

6. Eisen-Oberbau. Welche neuere Erfahrungen liegen über die Bewährung des ganz eisernen Oberbaues vor, und welches System hat die meisten Vorzüge?

7. Drahtzug-Barrière. Welche Construction von Drahtzug-Barrièren entspricht bei billigster Herstellung und einfachster Handhabung den Anforderungen des Bahnpolizei-Reglements am vollkommensten?

8. Kreuzungen. Welche Erfahrungen sind bei Kreuzungsstücken mit beweglichen Stücken weiter gemacht worden; werden solche für englische Weichen empfohlen, welche Construction?

9. Weichen für 3 Schienenstränge. Welche neuere Erfahrungen liegen über Ausweichungen für 3 Schienenstränge vor, die deren Anwendung in Hauptgleisen nicht empfehlenswerth machen? (§. 65 der technischen Vereinbarungen.)

10 Englische Weichen und Führung in den mittleren Kreuzungsstücken. Welche neuere Erfahrungen liegen über die Benutzung englischer Weichen vor, und welche empfehlenswerthe Mittel sind angewendet, um die mangelnde Führung in den mittleren Kreuzungsstücken zu ersetzen?

11. Heiz-Systeme der Locomotiv-Schuppen und Werkstätten. Welche Heizsysteme haben sich zur Erwärmung grosser Werkstätten-Anlagen und Locomotivschuppen am besten bewährt?

12. Bedachung der Locomotivschuppen. Welche Bedachung hat sich für Locomotivschuppen mit Rücksicht auf die Haltbarkeit der Befestigungsmittel am besten bewährt?

13. Polygonale Locomotivschuppen mit eiserner Kuppel. Wie haben sich die grossen, mit eiserner Kuppel überdeckten polygonalen Locomotivschuppen bewährt?

Stehen insbesondere die durch diese Construction gewonnenen Vortheile in einem richtigen Verhältniss zu den erheblichen Mehrkosten gegen ringförmige Schuppen mit davorliegender unbedeckter Drehscheibe?

14. Spielraum zwischen Rad und Schiene. Bei welcher seitlichen Abrundung des Schienenkopfes darf der Spielraum der Räder zwischen den Schienen nicht weniger als 10 und nicht mehr als 15^{mm} betragen?

15. Grundsätze für richtige Statistik über Schienendauer. Welche Grundsätze sind für die Gewinnung einer richtigen Statistik über die Dauer der Schienen zu befolgen?

Motive: Die bisherigen Erfahrungen über die Dauer der Schienen sind noch wenig nutzbringend. Es fehlen die aus grossen Zahlen zu gewinnenden Durchschnitts-Resultate, welche nur durch Zusammenstellung der auf den verschiedenen Bahnen nach gleichen Grundsätzen gemachten Beobachtungen zu erlangen sind.

Es empfiehlt sich daher die Anbahnung eines einheitlichen Verfahrens für alle Verwaltungen. Gegenwärtig wird von einigen Bahnen nach der Zeit, von anderen nach der über die Schienen gegangenen Bruttolast die Dauer derselben bemessen. Ausser diesen Momenten scheint auch noch die Geschwindigkeit der Züge von wesentlichem Einfluss zu sein. Es dürfte daher eine richtige Combination der in Betracht kommenden Momente zu ermitteln sein, wonach demnächst eine einheitliche Statistik aller Deutschen Bahnen aufgestellt werden könnte.

16. Prämien für Bahnerhaltung. Welche Bahnverwaltungen haben für die Bahnerhaltungs-Arbeiten ein Prämien-System, eventuell welches eingeführt? — und welchen Einfluss hat dasselbe auf den Zustand der Bahnunterhaltung im Vergleiche zu den Vorjahren ausgeübt?

B. Locomotiven und Wagen.

I. Locomotiven.

1. Stahlblech für Locomotiv-Kessel. Welche neuere Erfahrungen sind mit Kesseln aus Tiegelgussstahl- und Bessemerstahl-Blech gemacht worden?

2. Stehbolzen (Eisen oder Kupfer). Welche Erfahrungen sind bezüglich der Frage gemacht worden, ob es vortheilhafter sei, bei Feuerbüchsen eiserne oder kupferne Stehbolzen zu verwenden?

3. Arbeitsdruck von mehr als 8 Atmosphären. Sind weitere Erfahrungen gemacht und haben sich Nachtheile bei Verwendung oder bezüglich der Reparatur bei Anwendung eines Dampfdruckes von mehr als 8 Atmosphären in den Locomotiven ergeben?

4. Funkenflug. Sind neue Coustructionen von Funkenfängern für Locomotiven vorhanden, bei denen Rücksicht auf die verschiedenen Brennmaterialien, insbesondere auf Braunkohle und Torf genommen ist und welche Erfahrungen darüber liegen vor?

5. Schraubensteuerung. Hat die Schraubensteuerung zu irgend welchen Incouvenienzen geführt?

6. Dampfvertheilungsschieber-Material. Welches Material wird für die Dampfvertheilungsschieber am geeignetsten gehalten und wie hat sich das partielle Ausfüttern der Rothgussschieber auf den Gleitflächen bewährt?

7. Rothguss-Composition für Locomotiv- und Tender-Achslager. Ist eine Rothguss-Composition erfunden, welche ohne Ausfütterung mit Legirung sich zu Locomotiv- und Tender-Achslagern bewährt hat?

8. Blasrohr. Welche Construction des Exhaustors an Locomotiven hat sich am meisten bewährt?

9. Reinigen des Speisewassers. Welche Methoden zur Verbesserung von Speisewasser durch chemische und mechanische Mittel und zur Verhütung des Kesselsteines haben sich bis jetzt am besten bewährt.

a. Durch Behandlung des Wassers vor der Verwendung,
b. im Kessel selbst?

10. Maximal-Geschwindigkeit von Locomotiven gegebener Construction. Welche Erfahrungen sind über die zulässige Maximal-Geschwindigkeit der verschiedenen Locomotiven in Bezug auf Radstand, Triebrad-Durchmesser, Krümmungshalbmesser und Belastung der Achse, insbesondere der Vorder-Achse gemacht?

11. Hall's Maschinen. Haben sich die Locomotiven nach den System Hall bewährt?

12. Locomotiv-Construction. Sind in den letzten Jahren auf Bahnen des Vereins Locomotiven mit innenliegenden Cylindern in grösserem Maassstabe beschafft worden und liegen wirkliche Erfahrungen über die Frage vor, ob und unter welchen Bedingungen die innenliegenden Cylinder oder aussenliegenden Cylinder den Vorzug verdienen?

II. Wagen.

13. Schmier-Methode für Wagen u. periodisches Schmieren. Welche Art von Schmier-Methode für Wagen ist nach den neuesten Erfahrungen die empfehlenswertheste?

Ist eine allgemeinere Einführung des periodischen Schmierens bei grösseren Eisenbahn-Verbänden anzustreben?

Welches System von Achslager-Construction ist für diese Schmiermethode am geeignetsten?

14. Bremsen. Welche neue Erfahrungen liegen vor im Bezug auf Bremsen und zwar:

a. über selbstwirkende Bremsen,
b. über Heberlein'sche und sonstige Schnellbremsen,
c. über das Material der Bremsklötze?

15. Nothkuppelung mit nur einer Nothkette. Bei welchen Bahnen ist das Kupplungs-System mit nur einer Nothkette, eventuell mit Benutzung der Reservekuppel eingeführt und welche Erfahrungen sind dort gemacht?

16. Gussstahl-Scheibenräder. Welche neuere Erfahrungen liegen vor über die Gussstahl-Scheibenräder, welche nicht unter Bremswagen laufen?

17. Wagenheizung. Welche Systeme haben die einzelnen Bahnen zur Beheizung der Personen-Wagen und der verschiedenen Wagen-Classen eingeführt; wie stellen sich die Kosten und haben sich in Bezug auf Feuersgefahr begründete Bedenken ergeben?

18. Beleuchtung der Wagen. Liegen neuere Erfahrungen über die Gasbeleuchtung der Personenwagen vor?

19. Closet-Einrichtungen. Erscheint es nach den vorliegenden Erfahrungen nothwendig, in sämmtlichen Personen-Zügen Retiraden mitzuführen oder nur in den Courier- und Schnellzügen?

20. Abspringen der gebrochenen Radbandagen. Welche zuverlässigen Mittel werden empfohlen, um sowohl das Loslösen der Radreifen auf eisernen Radsternen und Radscheiben zu verhindern oder auch das gefährliche Aufwickeln und Fortfliegen der gesprungenen Radreifen unmöglich zu machen?

21. Bremsen-Controle. Bestehen zuverlässige Controle-Einrichtungen für Bedienung der Bremsen, eventuell was ist zur Erreichuug derselben geschehen?

22. Breite der Personenwagenkasten. Kann die nach §. 133 der technischen Vereinbarungen vom Juni 1871 zulässige Breite der Personenwagenkasten um 200 bis 250^{mm} grösser angenommen werden und welche Bedenken stehen dem entgegen?

C. Betriebs-Einrichtungen.

1. Electrische Läutewerke. Welche neuere Erfahrungen liegen über die verschiedenen Constructionen der Läutewerke, sowie über die Anwendung von Arbeits- oder Ruhestrom vor? und welche Combination hat sich dabei bewährt?

2. Portative Telegraphen-Apparate. Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung von portativen Telegraphen-Apparaten im Gegensatze zu den stationären Strecken-Apparaten vor?

3. Communication zwischen Reisenden und Zugpersonale. Welche Einrichtungen sind getroffen worden, um eine Communication zwischen Passagieren und den Zugbeamten behufs Anhalten des Zuges während der Fahrt herzustellen und welches System kann zur Annahme empfohlen werden?

4. Graphische Darstellung der Zugkraft, der Gleislage, der Geschwindigkeit, der Fahrzeit und Aufenthalte. Auf welchen Bahnen haben die Apparate mit graphischer Darstellung zum Messen der Zugkraft, zur Controle der Fahrzeit und Aufenthalte, sowie zur Ermittelung der Lage des Gleises, das Versuchsstadium überschritten und sind zur dauernden, practischen Anwendung gekommen, mit Angabe der Bezugsquelle der empfehlenswerthen Apparate?

5. Blocksignale. Welche Systeme der Blocksignale sind auf den Bahnen in Anwendung und welche Erfahrungen sind bezüglich ihrer Zuverlässigkeit, sowie bezüglich ihres Einflusses auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes gemacht worden?

6. Mechanische Correspondenz zwischen Weichenstellung und Weichensignalen. Welche Einrichtungen sind bislang in Anwendung gebracht, um die Bewegung der Züge an allen zu Collisionen leicht Veranlassung gebenden Puncten durch Avertirung der Weichen und Signale sicher zu stellen, und welcher Einrichtung ist der Vorzug zu geben.

7. Weichensignale. Welche Einrichtungen sind getroffen und empfehlungswerth, um die Stellung der Weichen, welche ausserhalb der Bahnhöfe liegen in einer Entfernung von 300^{m} zu erkennen? (§. 3. des Bahnpolizei-Reglements.)

8. Weichenstellung von einem Centralpuncte aus. Hat sich die mechanische Einrichtung, die Weichen eines grösseren Bahnhofes von einem centralen Weichenthurm aus zu stellen, bewährt, oder ist die Controle der Weichen und Signalstellung eines Bahnhofes auf electrischem Wege nach Art der Blocksignale irgendwo practisch eingeführt und welche Erfahrungen sind damit gemacht?

9. Petroleum zu Signalen. Welche Erfahrungen sind mit Petroleum zur Erleuchtung der Signale an Weichen- und Wärterstationen an Stelle des Oels gemacht?

10. Wagendecken. Ist die Verwendung offener Wagen mit Deckplainen mit Rücksicht auf die Kostspieligkeit und leichte Abnutzung der letzteren von öconomischem Vortheil?

11. Rangirarbeiten. Empfiehlt es sich, bei der erheblichen Ausdehnung der jetzt vielfach im Bau begriffenen oder auch projectirten Rangir-Bahnhöfe auf ein Rangir-System mit Schiebebühnen und Drehscheiben in geeigneten Fällen überzugehen und hierdurch die Ausdehnung der qu. Anlagen etwas zu reduciren und bei der Rangir-Arbeit selbst an der Zeit zu ersparen? Liegen Erfahrungen und welche über das Rangiren mit Dampfschiebebühnen vor?

12. Langholzwagen. Bewährt sich derjenige Transport auf Langholzwagen von Holz, Eisen oder anderen Gegenständen, welcher in solcher Weise eingerichtet ist, dass die Wagen nur durch die Ladung und also ohne Anwendung von Steifkuppeln verbunden sind, und unter welchen Umständen?

(Organ f. d. Fortschr. des Eisenbahnw.)

Berliner Briefe.

Berlin, 21. April 1874.*) (Eisenbahnconcessionen und Zinsgarantien; Tariffrage; Bauzinsen der Rhein-Nahebahn; Staatsaufsicht; Havelbahn; Berlin-Stettin; Rothenkreuz-Reppen; Elmshorn-Glückstadt; Hamburg-Minden; Magdeburg-Halberstadt; Magdeburg-Erfurt; Rheinische Eisenbahngesellschaft; Moselbahn; Köln-Roermond; Pommersche Centralbahn; Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft.)

Während das Reichseisenbahngesetz erst zur Verhandlung gelangen wird, nachdem dasselbe nach allen Seiten hin ventilirt ist — der „Reichsanzeiger" wird, wie er ausdrücklich erklärt, von allen Kundgebungen der Presse, um deren Zugänglichmachung er bittet, Notiz nehmen — beschäftigen sich die Preussischen Landtagsabgeordneten, wenn auch vorläufig nur in Commissionssitzung, einigermassen lebhaft mit principiellen Fragen des Eisenbahnwesens. Besondere Veranlassung gab dazu die Berathung der Eisenbahnanleihe von 50 600 000 Thlr., deren Specialdebattirung heute über acht Tage stattfinden soll. Bei der Generaldebatte kam auch gutem Vernehmen nach die Zinsgarantie für die Berliner Nordbahn-Anleihe zur Sprache und führte zu einigen abfälligen Meinungsäusserungen, weil man von manchen Seiten es angemessener findet, dass der Staat, anstatt eine Zinsgarantie zu leisten, die Bahn selbst fertigstellt, bezw. übernimmt. Ich erwähne diese Ansicht, weil es wohl möglich ist, dass dieselbe in einem Antrage zum Ausdruck gelangt.

In der Tariffrage gehen die Erhebungen ihren Gang, der eine Erledigung zu Gunsten der Eisenbahnindustrie nicht mehr zweifelhaft erscheinen lässt, wohl aber bleiben noch gerechte Bedenken übrig, ob die zu votirende Tariferhöhung den erforderlichen Umfang haben wird. Die Preussische Regierung selbst ist bezüglich der von ihr darüber ausgehenden Andeutungen sehr zurückhaltend, was wohl daher kommen mag, dass Finanz- und Handelsminister früher einigermassen durch den Reichskanzler in ihren Auslassungen über die Tariffrage desavouirt worden sind. Neuerdings sprach sich der Handelsminister in einer Sitzung der Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses dahin aus, dass die Erhöhung der Tarife durch eine auf den höheren Werth des Neupfennigs beruhende Combination erwartet werden dürfe, dass dieselbe sich jedoch nicht auf unentbehrliche Lebensmittel erstrecken solle.

In der Bauzinsenfrage, welche für manche Bahnen eine Bedeutung hat, ist ein kürzlich erfolgtes Indicat des Reichsoberhandelsgerichts in Sachen der Rhein-Nahe-Bahn-Bauzinsen-Coupons von Interesse. Der Leipziger Gerichtshof entschied zu Gunsten der Couponsinhaber. Die Preussische Regierung hat bekanntlich früher diese Frage präjudiciren wollen, indem sie bei Uebernahme der Zinsgarantie der Rhein-Nahebahn-Anleihen die Nichtbezahlung der Bauzinsen zur Bedingung machte.

Das Staatsaufsichtswesen über Privatbahnen wird, wie in hiesigen Blättern zu lesen, demnächst von der Verwaltung der Staatsbahnen getrennt werden. Herr Maybach, der frühere Präsident der Königl. Eisenbahndirection in Hannover, übernimmt bis zur definitiven Ordnung der ganzen Angelegenheit durch den Etat pro 1875 die Leitung des Aufsichtswesens, während die Staatsbahnen speciell dem Herrn Ministerial-Director Weishaupt unterstellt bleiben.

Einem hier gebildeten „Comité für den Bau der Havel-Eisenbahn" ist nach der Mittheilung des „Staatsanz." zur Ausführung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Charlottenburg am rechten Ufer der Havel entlang zum Anschlusse an die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in der Nähe von Potsdam verstattet worden.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahn findet am 28. Mai in Stettin statt. Auf der Tagesordnung steht u. A. 1) die Bewilligung der Geldmittel a) zur vollständigen Herstellung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Angermünde-Stettin-Stargard im Betrage von 700 000 Thlr.; b) zur ferneren Vermehrung der Transportmittel für die Stammbahn und deren nicht garantirte Zweigbahnen im Betrage von 1 300 000 Thlr.; 2. der Antrag des Verwaltungsrathes und des Directoriums, dieselben zu ermächtigen, das zur Ausführung der Beschlüsse zu 1 a und b erforderliche Capital in der bei eintretendem Geldbedürfniss nach Massgabe der vorwaltenden Umstände ihnen am zweckmässigsten erscheinenden Art durch Stamm-Actien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen und mit der Staatsregierung diejenigen Modificationen der Statuten oder Zusätze zu denselben zu vereinbaren und für die Gesellschaft endgiltig und rechtsverbindlich festzustellen, welche sich zur Ausführung der Beschlüsse zu 1 a und b etwa als zweckmässig oder nothwendig ergeben sollten.

Die Abnahme der Eisenbahnstrecke Rothenburg-Reppen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn Seitens der Staatsbehörde ist erfolgt. Da gegen Ausführung der technischen Arbeiten nichts zu erinnern vorlag, wurde bestimmt, die gedachte Strecke mit dem 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr zu übergeben.

Die Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahn-Bau-Gesellschaft hat im Februar 1873 einen Vertrag mit der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen, wonach erstere die Verpflichtung hatte, innerhalb Jahresfrist die Concession zum Ausbau der Eisenbahn-Linie Itzehoe-Heide-Tondern beim Handelsministerium nachzusuchen. Da diese Bedingung von der Deutschen Reichs- u. Continental-Eisenbahn-BauGesellschaft nicht erfüllt worden ist, ist der Vertrag definitiv aufgehoben. Die Glückstädter Gesellschaft hat inzwischen directe Schritte beim Handelsminister gethan, um den Bau der sogen. Schleswig'schen Westbahn selbst in's Werk zu setzen.

Die Handelskammern von Hagen und Bochum haben im Interesse der Industrie an den Handelsminister ein Gesuch gerichtet, dass er mit allen ihm zu Gebote stehenden Mittel dahin wirken möge, dass die projectirte Eisenbahn-Linie Minden-Nienburg-Hamburg via Walesrode zur Herstellung eines kürzeren Weges zwischen Minden und Hamburg und dadurch zwischen den Westfälischen Kohlen- und Eisendistricten und dem grössten und bedeutsamsten Seehafen Deutschlands in ihrem Bau thunlichst beschleunigt würde.

Die Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zur Beschlussfassung über die Uebernahme der Verwaltung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn und Gewährung einer $4^1/_2$proc. Zinsgarantie auf $9^1/_4$ Millionen Obligationen letzterer Gesellschaft, soll am 9. Mai stattfinden.

Wie aus Erfurt gemeldet wird, hat am 8. d. M. in dortiger Flur der erste Spatenstich zu der Magdeburg-Erfurter Eisenbahn stattgefunden. Wie man hört, sollen am 14. bereits an andern Puncten die Erdarbeiten in Angriff genommen worden sein.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft hat die Dividende für das Jahr 1873 auf 9 Procent festgestellt. — Der „D. R.-A." enthält ein Privilegium vom 28. März 1874 wegen Emission von 5procentigen Prioritäts-Obligationen, IV. Emission, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft im Betrage von 10 000 000 Thlr. oder 30 000 000 Mark. Die Anleihe dient zur Beschaffung von Betriebsmitteln, Ausführung von Betriebs-Einrichtungen und von Erweiterungs-Bauten auf den im Betrieb stehenden Bahnen, sowie zur theilweisen Deckung des zur Herstellung der laut den Statut-Nachträgen vom 12. Januar 1872, 7. Februar 1873 und 7. August 1873 concessionirten Bahnen, erforderlichen Geldbedarfs.

Der Handelsminister hat sich in Sachen der Moselbahn für die linksseitige Bahn entschieden und zugleich die Inangriffnahme der Arbeiten auf der Strecke Reil-Clotten angeordnet. Die Strecke Clotten-Güls wird nächstens noch der landespolizeilichen Prüfung unterworfen werden.

Wie mitgetheilt wird, ist es als feststehend zu betrachten, dass der viel besprochene und schon längst erwartete Bau der Eisenbahn von Köln über M.-Gladbach nach Roermond noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen wird. Bemerkenswerth ist, dass der Bau einer Eisenbahn von Köln nach Gladbach bereits vor 25 Jahren in Anregung gebracht worden und unter dem Namen „Blonden'sches Project" in weitesten Kreisen bekannt ist.

In dem Concurse über das Vermögen der Pommerschen Centralbahn fand heute Termin auf hiesigem Stadtgerichte statt. In den Vorladungen für die vorgeladenen Personen war besonders der Vermerk eingeschoben, dass ein Ausbleiben vom Termin einer besonderen Strafe unterzogen werden würde. Es waren erschienen der Vorsitzende Stadtgerichtsrath Willmanns, der definitive Verwalter der Masse Justizrath v. Wilmowsky, die Baumeister Howe, Nitzscher und Schlosser (Firma Camozzi und Schlosser). Der Verwalter Justizrath v. Wilmowsky setzte den Sachverhalt in langer Rede auseinander, worauf der Vorsitzende die Erklärung abgab, dass die projectirten Klagen unter allen Umständen angestrengt werden müssten. Die Anwesenden beschlossen einstimmig, dass 1) gegen das Gründer-Consortium Wagner, Oder, Schuster wegen 634 000 Thlr., 2) gegen den Verwaltungsrath Kaiser, Mellenthin und Schuster wegen 1 700 000 Thlr. und 3) gegen Bolte wegen 1000 Thlr. Klage erhoben werden solle. Schliesslich wurde mitgetheilt, dass noch über eine Million Stammactien vorhanden seien.

Die Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft zu Berlin zahlt pro 1873 eine Dividende von 46 Thalern (23 %) pro Actie.

*) Für vorige Nummer zu spät eingegangen. Die Redaction.

* **Deutsches Reich.** [Zur Erhöhung der Eisenbahn-Tarife.] Die Tarifänderungen der Königlich Württembergischen Eisenbahnen. Wir theilten in Nr. 22 die Erwiderung mit, welche die Badische Regierung auf die Aufforderung des Reichs-Eisenbahn-Amts um Aeusserung über die beabsichtigten und theilweise bereits ausgeführten Tarif-Aenderungen, ertheilt hatte. Es wird jetzt auch das Antwortschreiben bekannt, welches die Königlich Württembergische Regierung auf die gleiche Aufforderung bereits unterm 20. Januar erlassen hatte. Dasselbe lautet:

„Das Bedürfniss einer Reform des Tarifsystems auf den inländischen Bahnen hat sich seit geraumer Zeit geltend gemacht, ihre Einführung war jedoch ursprünglich erst für den Zeitpunct des Eintritts der Markwährung in Aussicht genommen. Nachdem aber auf einer benachbarten Staatsbahn mit einer ähnlichen Tarifreform bereits vorgegangen, und hierdurch der directe Verkehr gestört worden ist, ist es nöthig geworden, auch diesseits auf beschleunigte Herstellung neuer Tarife bedacht zu sein. Die Königliche Eisenbahnverwaltung wird daher, so gern sie bereit ist, bei der gegenwärtig in Arbeit befindlichen Tarifreform auf die Erreichung der von der Reichsverfassung gesteckten Ziele thunlichste Rücksicht zu nehmen, nicht wohl umhin können, diese Reform nach Maassgabe der sich ihr aufdrängenden besondern Momente zu betreiben. Die projectirte Reform ist aus dem nachstehenden Tari

zu ersehen; die Verhandlungen über denselben sind indess noch nicht beendet, und wird der Abschluss vorerst bis nach etwa gefälliger weiterer Rücksprache ausgesetzt bleiben.

Das Ministerium bemerkt zu diesem Entwurfe, dass es keineswegs beabsichtigt ist, durch Berechnung der Frachtsätze in der Markwährung eine allgemeine Tariferhöhung zur Ausführung zu bringen, wie denn eine Vergleichung der gegenwärtigen und der künftigen Sätze zeigt, dass die Specialtarife gegen seither eine Ermässigung gewähren, dass die Wagenladungsclasse B den seitherigen Satz beibehält und in der Classe A nur erheblich höher gegriffen wird; dass endlich die Frachtgutsätze den bisherigen nahezu gleichstehen, wobei die nach dem Vorgang der Reichseisenbahnen angenommene Zusammenlegung der Classen I. u. II. in nur eine Classe nicht ausser Acht zu lassen ist, während die Erhöhung der Eilguttaxen jedenfalls noch unter den diesfallsigen Sätzen der Reicheisenbahnen bleibt.

Was die Expeditionsgebühren anbelangt, so glaubt die Württembergische Eisenbahn-Verwaltung bei Stückgütern allerdings auch im Transitverkehr solche wenigstens in verhältnissmässigen Quoten der oben bezeichneten Sätze beanspruchen zu müssen; bei Eilgut und Frachtgut gebührt aber auch ohne Zweifel den Transitbahnen ein solcher Antheil, da sie besonderen Aufwand haben für Uebernahme, Uebergabe, Weiterspedition, Umkartirung, Umladung, specielle Revision der Güter und dergleichen. Was dagegen die Wagenladungsgüter anlangt, so könnte sie sich Bahnen gegenüber, welche es ihrerseits ebenso halten mit dem Verzicht auf fixe Gebühr beim Transit allerdings einverstanden erklären, so dass also in Eisenbahnverbänden, in welchen dieser Grundsatz allgemein adoptirt würde, auch die Württembergische Verwaltung ihn anzunehmen, während sie in andern Verbänden, in welchen dies nicht geschieht, nicht allein auf eine solche Gebühr zu verzichten vermöchte.

Schliesslich darf das Ministerium nicht unterlassen beizufügen, dass die Königliche Regierung aus Anlass der auf die Einführung des Einpfennig-Tarifs auf den Süddeutschen Bahnen gerichteten Petitionen Süddeutscher Industrieller sich keineswegs zur Annahme des Silberpfennigs für Rohproducte überhaupt, sondern nur für Kohlen und Coaks bereit erklärt, dabei aber, von andern Vorbehalten abgesehen, für den Zeitpunct des Eintritts der Markwährung den Uebergang zum Markpfennig ausdrücklich in Aussicht gestellt hat, welch' letzterer jetzt um so bestimmter in Anspruch genommen werden muss, als seit jener Erklärung die Betriebskosten (Gehalte, Löhne, Materialpreise) sehr gestiegen sind."

Tarifentwurf.

	Streckensatz pro Doppel-Ctr. und Kilometer	Expeditions-Gebühr pro Doppel-Ctr.
Eilgut	2 M. Pfg.	10 M. Pfg.
Frachtgut	1 " "	20 " "
Wagenladungen:		
Classe A (100 Ctr.)	0,68 " "	10 " "
Classe B (200 Ctr.)	0,54 " "	10 " "
Specialtarif I., (seitherige C. Güter 100 Ctr.)	0,41 " "	10 " "
Specialtarif II., (seitherige D. Güter 200 Ctr.)	0,34 " "	10 " "
Specialtarif III., (Kohlen und Coaks 200 Ctr.)	0,27 " "	6 " "

noch nicht endgültig festgestellt.

Seitherige Sätze.

	pro Ctr. Meile	Expeditions-Gebühren pro Centner
interner Verkehr:		
Eilgut, das Doppelte von I.		
Frachtgut I	1,25 Kr.	3 Kr.
Frachtgut II	1,0 "	3 "
Wagenladungen:		
A	0,8 "	1,5 "
B	0,7 "	1,5 "
C	0,55 "	1,5 "
D	0,45 "	1,0 "
Verbandsverkehr:		
Eilgut	2,5 "	1,5 "
Frachtgut I	1,25 "	1,5 "
Frachtgut II	1,0 "	1,5 "
Wagenladungen:		
A—D wie interner Verkehr.		
Kohlen	0,40 "	1,0 "

—*k*— **Aus Sachsen.** (Muldenthalbahn; Leipzig-Eilenburger Bahn; Berlin-Dresdner Bahn; die Staatseisenbahnen Sachsens im Budget 1874/75).

Aus der Stadt Lunzenau wird gemeldet, dass daselbst am 12. d. M. der erste Spatenstich für den auf dem rechten Muldenufer gelegenen Bahnhof der Muldenthaleisenbahn stattgefunden hat. Die Betheiligung der Bevölkerung bei diesem Acte war eine sehr rege.

Die Direction der Muldenthalbahn hat auf Verlangen des Finanzministeriums durch Sachverständige zwei Pläne ausarbeiten lassen, von denen der eine die Thallinie am Flusse entlang, die andere die Linie auf der Höhe festhält. Die letztere Linie soll nicht theurer herzustellen sein als die erstere und biete noch den grossen Vortheil, dass dann der enorme Verkehr aus dem grossen Etablissement Golzermühle in directester Linie auf der Eisenbahn nach Leipzig geleitet werden könne. Die Entscheidung des Finanzministeriums über diese Pläne steht bevor.

Hinsichtlich der Fortsetzung der Muldenthalbahn in nördlicher Richtung von Wurzen steht die Sache so, dass, nachdem die Berlin-Anhaltische Bahn Concession zum Bau einer Eisenbahn von Wittenberg über Düben nach Leipzig erhalten hat, der Bau einer Bahn von Wurzen nach Düben, welchem sich sehr günstige Terrain-Verhältnisse eröffnen, Seitens der Muldenthalbahn-Gesellschaft in Aussicht genommen ist.

Im Laufe der letzten Monate sind die Arbeiten an der Leipzig-Eilenburger Eisenbahn energisch gefördert worden. Die Bahn wird hinter Sellerhausen die Leipzig-Dresdner Bahn überschreiten und es muss zu diesem Behufe ein nicht unbedeutender Viaduct mit lang auslaufendem Damm hergestellt werden.

Die Strassenbau-Commission im Gerichtsamtsbezirke Meissen und Grossenhain hat bei der grossen Gefährlichkeit der Erdarbeiten der Berlin-Dresdner Eisenbahn eine Reihe genereller Vorschriften für diese Arbeiten erlassen. Es erstrecken sich diese Vorschriften auf das Untergraben von steilen Wänden, den vor solchen Wänden freizulassenden Raum, das Eintreiben der Keile in die Wände, die tiefen Grundgrabungen, die Vorsichtsmassregeln bei starkem und anhaltendem Regen etc. Für die Ausführung der Vorschriften sind zunächst die Schachtmeister, Bauunternehmer und Aufseher verantwortlich gemacht.

Aus den Specialetats des Einnahmebudgets des Königreichs Sachsens pro 1874/75, welches dem Landtage gegenwärtig vorliegt, ist bei der Position „Staatseisenbahnnutzungen" sowie aus den Verhandlungen der Regierung mit der Landtagsdeputation Folgendes hervorzuheben:

Die Einführung einer 4. Wagenclasse ist auf der Staatsbahn eingeleitet. Es soll damit nach und nach vorgegangen werden und zwar so, dass mit den in Chemnitz mündenden Linien sowie mit der Zwickau-Schwarzenberger Bahn der Anfang gemacht wird. Ob die Einrichtung auf alle Linien zu erstrecken sei, wird von den zu machenden Erfahrungen abhängen. — Die Frage der zweckmässigsten Art der Coupéerwärmung ist noch nicht abgeschlossen; einstweilen ist auch die dritte Wagenclasse mit Wärmflaschen versehen worden. — Mit der Herstellung bedeckter Perrons auf Bahnhöfen und der Verbesserung von Bahnhofsanlagen, wo das Publicum über mehrere Schienengeleise zu gehen hat, soll fortgefahren werden. —

Die Staatsbahnen sind mit einem Bruttoertrage von 14851138 Thlrn. eingestellt, die Ausgaben mit 9075448 Thlrn., so dass der Reingewinn 5775690 Thlr. beträgt. Da ihre Herstellung 94 Millionen Thlr. kostete, so verzinsen sie sich mit 6,14 Procent. Zuschüsse erfordern die Linien Chemnitz-Hainichen, Zittau-Warnsdorf, Radeberg-Kamenz, Schlema-Schneeberg, Borna-Kieritzsch und Annaberg-Weipert. Letztere Linie gehört einer Privatgesellschaft, der Staat hat jedoch den Betrieb mittelst eines Pachtvertrages übernommen, der für die Privatgesellschaft sehr vortheilhaft ist. Erst nach dem 15. Betriebsjahre kann der Staat ihn kündigen. Sämmtliche Staats- und in Verwaltung und Betrieb des Staates stehenden Privatbahnen zusammen haben eine Länge von 143,220 Meilen oder 1074,151 Kilometer. Die Verzinsung sämmtlicher Bahnen ist in der laufenden Finanzperiode geringer als früher, was durch verschiedene Gründe motivirt wird. Die Tarife sind nicht erhöht, sondern vielmehr herabgesetzt worden. Der Pensionsfonds für Wittwen und Waisen der Staatseisenbahnbeamten ohne Staatsdienereigenschaft ist dadurch unterstützt worden, dass der Staat seinen Zuschuss von 4 Thaler pro Kopf auf 8 Thlr. erhöhte, ohne den Mitgliedern eine Erhöhung ihrer Beiträge anzusinnen. Die Anfrage der Deputation, welchen Einfluss das Haftpflichtgesetz für Entschädigung bei Unfällen ausgeübt habe, und ob es sich nicht empfehle, dass sich der Staat für seine Bahnen gegen die Wirkungen dieses Gesetzes bei einer Gesellschaft versichere, beantwortete die Regierung dahin: „Der Einfluss, welchen das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen in finanzieller Beziehung auf die Erträgnisse der Staatseisenbahnen ausüben wird, lässt sich aus Mangel an hinreichenden Erfahrungen zur Zeit noch nicht übersehen. Bei einer Bahn von geringer Ausdehnung ist die Möglichkeit allerdings nicht ausgeschlossen, dass die Erträgnisse derselben vielleicht durch einen einzigen Unfall für ein Jahr wesentlich geschmälert werden. Dagegen ist bei der Grösse des Sächsischen Staatsbahnnetzes sowie der Höhe des Reinerträgnisses derselben und da grössere Eisenbahnunfälle glücklicherweise doch immer zu den Seltenheiten gehören, kaum zu befürchten, dass die nach dem Haftgesetze zu zahlenden Entschädigungen in einem einzelnen Jahre eine solche Höhe erreichen werden, dass die Erträgnisse des Jahres in fühlbarer Weise dadurch beeinträchtigt werden würden. Jedenfalls wird es zweckmässig sein, erst weitere Erfahrungen, namentlich auch hinsichtlich der Vertrauenswürdigkeit der in Betracht kommenden Versicherungsgesellschaften abzuwarten."

Die Landtagsdeputation hat abermals die Frage aufgeworfen, ob

der Erneuerungsfond beizubehalten oder aufzuheben sei. Die Regierung ist für Beibehaltung, beantragt indessen, den Erneuerungsfonds nicht blos um 500 000 Thlr. zu kürzen, wie die Regierung erst wollte, sondern künftig nur 6 Procent statt die verlangten 10 Procent des Bruttoertrages der Bahnen dem Fonds zuzuweisen (891 608 Thlr.).

In Bezug auf den Antrag des Abg. Dr. Minckwitz: „Bei der Beschaffung von allen Eisenbahnbedürfnissen das öffentliche Submissionsverfahren, wie dasselbe in Preussen und mehreren anderen Staaten stattfindet, einzuführen“, hat sich die Regierung ablehnend ausgesprochen. Die Deputation schlägt vor: a) den Antrag des Abg. Dr. Minckwitz abzulehnen, dagegen aber b) bei der Staatsregierung zu beantragen, dass bei der Beschaffung von Eisenbahnmaterialien in der Regel öffentliches Submissionsverfahren fernerhin stattfinden möge und zwar der Art, dass die bis zu dem festgesetzten Termin eingegangenen Angebote erst im Termin eröffnet werden und dass den Submittenten gestattet werde, der Eröffnung und Bekanntmachung der eingegangenen Offerten beizuwohnen.

* **Rechte Oder-Ufer Eisenbahn.** (Verhandlungen betr. die Betriebsübernahme der Oels-Gnesener Bahn.) Breslau, den 18. April 1874. Die Berliner Blätter brachten die Mittheilung, dass die Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn beschlossen habe, bei dem Verwaltungs-Rath, der General-Versammlung und dem Handels-Minister die Genehmigung zur Uebernahme des Betriebes der Oels-Gnesen'er Eisenbahn und zu einer zehnjährigen Garantie der betreffenden Stamm-Prioritäten mit 4% nachzusuchen.

Wie wir aus zuverlässiger Quelle erfahren, sind allerdings zwischen den Directionen der beiden genannten Eisenbahnen derartige Vereinbarungen in Erwägung genommen, welchen ungefähr folgende Haupt-Momente zu Grunde gelegt werden sollen:

1. Die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft würde diejenigen Kapitalien aufnehmen und herleihen, welche erforderlich werden, um die zu den Prioritäts-Stamm-Actien der Oels-Gnesen'er Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Dividenden-Coupons der ersten zehn Kalenderjahre nach Eröffnung des Betriebes gegen 4% p. a. feste Zinsen einzulösen.

Für die Darlehne der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft werden Zinsen und ev. eine mässige Prämie berechnet.

2. Die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft würde hingegen die den gedachten Coupons statutenmässig zustehenden (und nicht verjährenden) 5 prozentigen Dividenden für die genannte Zeit empfangen.

3. Sollte sie hierdurch für ihre Forderungen ad. 1 nicht hinreichend gedeckt werden, so bleibt ihr die Rente der Prioritäts-Actien ev. das Unternehmen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft für ihr Guthaben und dessen Zinsen weiter verhaftet.

4. Die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft erhält und übernimmt die Betriebsleitung der Oels-Gnesen'er Eisenbahn-Gesellschaft von Eröffnung des Betriebes ab auf Grund eines besonderen Vertrages vorweg auf die Dauer der Garantie-Zeit und ev. länger bis zu vollständiger Abfindung.

Ob und in wie weit ein derartiger Abkommen die Genehmigung der verschiedenen Instanzen erlangen wird, ist noch nicht abzusehen.

—*tz.* **Breslau-Warschauer Eisenbahn, Preuss. Abthlg.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Wegen mangelnden Anschlusses an der Russisch-Polnischen Grenze diente die Bahn auch im Jahre 1873 hauptsächlich nur dem Localverkehre, welcher in einer stetigen Entwickelung begriffen ist.

Befördert wurden: 1029 Personen in der I. Classe, 12 045 in der II. Classe, 35 928 in der III. Classe, 109 559 in der IV. Classe, 25 Militärs, zusammen 158 586 Personen (davon 97 347 im Binnen- und 61 239 im directen Verkehre mit der Rechte-Oder-Ufer-E.), 6882 Ctr. Gepäck, 2 Leichen, 228 Pferde, 169 Hunde, 440 Ctr. Postgut, 3541 Ctr. Eilgut, 21 258 Ctr. Stückgut der Normalclasse, 59 782 Ctr. der ermässigten Classe, 53 062 und 1 658 430 Ctr. in Wagenladungen, zusammen 1 796 073 Ctr., 26 949 Ctr. Betriebsdienstgut und 62 697 Stück Thiere.

Da durchschnittlich jede Person $22_{,3}$ und jeder Centner Eil- und Frachtgut $36_{,9}$ Kilometer zurückgelegt hat, so beträgt die specifische Frequenz 72 343 Personen- resp. 1 194 343 Centner Kilometer.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personen-Verkehre 42 109 Thlr., aus dem Güter-Verkehre 64 308 Thlr., an verschiedenen Einnahmen 13 154 Thlr., hierzu der Uebertrag aus dem Vorjahre mit 3237 Thlrn. ergiebt eine Gesammt-Einnahme von 122 808 Thlr. = 2212 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 13 936 Thlr., für die Bahn-Verwaltung 27 032 Thlr. und für die Transport-Verwaltung 58 630 Thlr., zusammen 99 598 Thlr. = 1795 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge, resp. 81 Procent der Einnahmen.

Der Ueberschuss von 23 209 Thlrn. ist als Einlage in den Reserve- und Erneuerungsfond bestimmt.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 5 Locomotiven, 11 Personen-, 4 Gepäck-, 3 Vieh-, 40 bedeckte und 50 offene Güterwagen. Im Jahre 1873 haben die Locomotiven 131 553 Fahr-Kilometer zurückgelegt.

⊙ **Bayerische Staatsbahnen.** Am 1. Mai findet die Eröffnung der 6 Meilen langen Bahnstrecke von Buchloe nach Memmingen statt. Stationen und Haltestellen sind angelegt ab Buchloe: Wiedergeltingen, Türkheim, Mindelheim, Stötten, Sontheim, Ungerhausen und Endstationen Memmingen. Von genanntem Tage bis zum 1. Juni d. J. finden in jeder Richtung täglich 3 Fahrten statt und zwar Buchloe ab: $4_{,30}$ Morgens, $10_{,45}$ Vormittags und $4_{,30}$ Nachmittags; Memmingen ab: $7_{,30}$ Morgens, $1_{,30}$ Nachmittags und $8_{,35}$ Abends. Die gemischten Züge führen 1., 2. und 3. Classe mit sich und beträgt deren Fahrdauer 1½—2 Stunden. (Siehe Bekanntm. in nächster Nummer.)

* **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Monat Januar 1874 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a) aus dem Personenverkehr 25 583 Frcs., b) aus dem Güterverkehr 99 650 Frcs., c) aus dem Kohlenverkauf 36 963 Frcs., zusammen 162 196 Frcs.

Personalnachrichten.

Preussen. Dem Königlichen Eisenbahn-Bau-Inspector Carl Philipp Bramer zu Münster ist die Stelle des zweiten technischen Mitgliedes bei der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn daselbst verliehen, und der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Felix Sendler zu Berlin zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn befördert worden.

Der bisherige Ober-Maschinenmeister Schaeffer in Hannover ist zum Eisenbahn-Director mit dem Range eines Rathes vierter Classe ernannt und demselben die Stelle eines maschinentechnischen Mitgliedes bei der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover verliehen worden. Das bisherige technische Mitglied der Königl. Eisenbahn-Commission zu Glogau, Regierungs- und Baurath Heinrich Rampoldt, ist in gleicher Eigenschaf der Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau überwiesen, sowie der Königl. Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector Adalbert Luck, bisher in Lissa, nach Glogau versetzt und mit den Functionen des technischen Mitgliedes der dortigen Königl. Eisenbahn-Commission betraut worden. Der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Adolph Friedrich Fischer, früher zu Berlin, jetzt in Posen, ist nach Frankfurt a. M. versetzt und demselben die Stelle eines Vorstehers des technischen Central-Bureaus der Königlichen Eisenbahn Direction daselbst verliehen worden. Der bisherige Königliche Eisenbahn-Baumeister Franz Darup zu Kattowitz O.-Schl. ist zum Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector daselbst befördert worden. Der bisherige Baumeister Gustav Hahn zu Northeim ist als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Westfälischen Eisenbahn daselbst angestellt worden.

Ausland.

—*st.*— **Riga-Dünaburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Der Betrieb hat im Jahre 1873 gegen das Vorjahr einen nicht unbedeutenden Aufschwung genommen und gewinnt namentlich auch der Personenverkehr immer weitere Ausdehnung. Zur Hebung des Güterverkehrs wurde im Anfang des Jahres 1873 ein directer combinirter See- und Eisenbahnverkehr hergestellt und damit Moskau und Charkow in einen directen überseeischen Transitverkehr mit dem Auslande via Riga gesetzt.

Die Betriebsmittel bestanden Ende des Berichtsjahres aus 65 Locomotiven, 76 Personenwagen mit 2288 Plätzen und 1397 Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 775 700 Pud. Die Locomotiven haben 806 201 Werst zurückgelegt und wurden befördert: 465 711 Personen (gegen 379 795 im Vorjahre) 107 407 Pud Gepäck, 158 Equipagen und Fuhrwerke, 976 Pferde, 1293 Hunde und 29 222 471 Pud Güter (gegen 19 133 304 in 1872). Jede Person hat durchschnittlich auf der Hauptbahn $101_{,0}$ Werst, auf der Zweigbahn $8_{,3}$ Werst und jedes Pud Gut $180_{,6}$ Werst durchfahren.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 456 159 Rbl., für Gepäck 18 772 Rbl., für Thiere 9518 Rbl., für Güter 1 557 505 Rbl., für Verschiedenes 157 823 Rbl., zusammen 2 199 777 Rbl. (gegen 1 604 163 Rbl. im Vorjahre) = 10 279 Rbl. für den Werst Bahnlänge und $2_{,77}$ Rbl. für den Nutzwerst. (Im Vorjahre waren diese Verhältnisse 7496 bezw. $2_{,44}$).

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 645 295 Rbl., für die Bahnverwaltung 60 029 Rbl., für Unterhaltung der Bahn und Gebäude 261 565 Rbl., für die Betriebsverwaltung 223 937 Rbl. und für die Transportmittel 400 952 Rbl., zusammen 1 591 778 Rbl. (gegen 1 426 693 Rbl. in 1872). Die eigentlichen Betriebsausgaben betragen 1 062 702 Rbl. oder $48_{,35}$ Proc. (Im Vorjahre $62_{,58}$ Procent.) Der Abschluss ergiebt eine Reineinnahme von 607 999 Rbl. (gegen 177 470 im Vorjahre).

Die gemeinsame Pensions- und Unterstützungscasse der Beamten der Riga-Dünaburger und Dünaburg-Witebsker Eisenbahn zählte am Schlusse der Einnahmen des Jahres 1873 1155 Mitglieder und hatte einen Vermögens-bestand von 249 650 Rbl., die Arbeiter-Kranken- und Sterbecasse 332 Mitglieder und einen Bestand von 360 Rbl.

— *r* — **Frankreich.** Durch Decret des Präsidenten der Republik wurde der Bau einer Eisenbahn von Vézelise an die Grenze des Departement der Vogesen in der Richtung von Mirecourt als im öffentlichen Nutzen gelegen erklärt. Zur Ausführung dieser Bahn wird das Departement Meurthe-et-Moselle ermächtigt, und wird demselben zu diesem Behufe eine Staatssubvention von 182 000 Frcs. bewilligt.

— *A* — **Die Russischen Eisenbahnen und deren Einnahmen im Monat Januar 1874.***

Name der Bahn	Länge in Werst	Einnahme		Differenz gegen das Vorjahr		Einnahme pro Werst
		Januar 1874	Januar 1873	in Rubeln	in %	
		Rubel	Rubel			Rbl.
1. Torschok-Ostaschkowo .	32	9200	8050	+1150	12,5	287
2. Rjaschsk-Wiasma . . .	72	11702	10555	+1147	9,8	162
3. Riga-Bolderaa	18	14685	7150	+7535	51,3	815
4. Petersburg-Zarskoe-Selo .	25	15611	—	—	—	624
5. Nowgorod-Tschudowo (schmalspurig)	68	16800	13420	+3380	20,1	247
6. Jaroslaw-Wologda (schmalspurig)	191	31824	25672	+6152	19,3	166
7. Losowaja-Sewastopol . .	204	35102	—	—	—	172
8. Brest-Litowsk-Grajewo .	206	53819	—	—	—	261
9. Rjaschsk-Morschansk . .	121	60981	48521	+12460	20,4	503
10. Koslow-Tambow . . .	68	62608	65584	—2976	4,8	920
11. Libau'sche Bahn . . .	294	68929	—	—	—	234
12. Schuja-Jwanowo . . .	171	69678	53371	+16307	23,4	407
13. Warschau-Bromberg . .	138	81762	72413	+9349	11,4	592
14. Rybinsk-Bologowo . . .	280	132235	82266	+49969	37,7	472
15. Warschau-Terespol . .	199	136473	85889	+50584	37	685
16. Orel-Griasi	283	138037	104530	+33507	24,3	487
17. Riga-Dünaburg	214	153798	104864	+48934	31,8	718
18. Moskau-Jaroslaw . . .	271	193518	187856	+5662	2,9	714
19. Dünaburg-Witebsk . .	244	202480	145006	+57474	28,3	829
20. Tambow-Saratow . . .	353	205549	212932	—7383	3,6	582
21. Baltische Bahn	461	220739	121366	+99373	45	478
22. Griasi-Zarizin	625	252689	195213	+57576	22,8	404
23. Warschau-Wien . . .	325	341948	283808	+58140	17	1052
24. Charkow-Nicolageff. . .	381	350159	191159	+159000	45,4	919
25. Koslow-Woronesch-Rostow	771	380235	312336	+67899	17,8	493
26. Kursk-Kiew	439	402622	275215	+127407	31,6	917
27. Orel-Witebsk	488	416397	293953	+122444	29,4	853
28. Moskau-Nijni-Nowgorod .	410	443202	469849	—26647	6,0	1080
29. Rjäsan-Koslow	198	489656	429848	+59808	12,2	2478
30. Moskau-Brest-Litowsk .	1028	522771	340297	+182474	34,9	508
31. Kursk-Charkow-Azow .	763	576998	405302	+111686	19,3	756
32. Moskau-Rjäsan	243	626332	553637	+72695	11,6	2577
33. Moskau-Kursk	503	746906	667279	+79627	10,6	1484
34. Odessaer Bahn	971	793094	572105	+220989	27,8	816
Summa	11058	8258544	6339461	Zunahme	21,1	

Mittlere Einnahme pro Werst 746 Rubel 84 Kopeken.

Folgende Bahnen veröffentlichen ihre Monatseinnahmen nicht:

	Länge in Werst
35. Lods-Koliuschin	26
36. Liwny-Werchówje	57
37. Wolga-Don	73
38. Konstantinowsche Bahn	85
39. Mitau'sche Bahn	137
40. Poti-Tifiis	289
41. Landwarowo-Romny	456
42. Nicolai-Bahn	604
43. Kiew-Brest-Litowsk	713
44. Petersburg-Warschau	1207
Somit beträgt die Länge der Bahnen	14705
Ferner die Finnländischen Bahnen:	
45. Helsingfors-Tawasthus	103
46. Petersburg-Rechimiaki	348
47. Hüvinge-Hangö	139
Somit Gesammtlänge der Russischen Bahnen am 1. Januar 1874	15295

oder 16316.4 Kilometer.

Schweiz. Bern, 22. April. Die in Folge der Versteigerung der Ligne d'Italie geschehene Uebertragung der Concession auf das aus den West-Schweizerischen Eisenbahngesellschaften und der Waadtländer Finanzgesellschaft bestehende Consortium ist von dem Bundesrathe anerkannt worden.

Eisenbahn-Convention zwischen Ungarn und Serbien. Die Kgl. Ungar. Regierung hat bekanntlich mit Serbien eine Convention über den Anschluss der Serbischen Moravathal-Bahn (Belgrad-Alexinacz) an das Ungar. Bahnnetz abgeschlossen. Der „Ungarische Actionär" veröffentlicht nun den Wortlaut dieser Convention, der wir die folgenden wesentlichsten Puncte entnehmen: Sobald der Anschluss der Serbischen Eisenbahnen an das Türkische Bahnnetz gesichert ist, verpflichtet sich die Ungarische Regierung zur Herstellung der Linie Budapest-Semlin (Serbische Grenze), die Serbische Regierung dagegen zur Weiterführung dieser Linie durch Serbien bis zu dem Türkischen Anschlusspuncte. Der Anschluss dieser Linien wird durch die über die Save bei Belgrad zwischen der Stadt und den oberhalb liegenden Inseln zu erbauende Brücke bewerkstelligt. Die näheren Bestimmungen, sowie die event. nothwendigen Regulierungs-Arbeiten bei diesem Brückenbaue werden durch eine besondere gemischte Commission längstens innerhalb eines Jahres nach Abschluss dieser Convention festgestellt. Zu den Kosten dieser Arbeiten, sowie der Erhaltung und Reconstruction trägt Serbien die Hälfte bei. Der Bau der Linie Budapest-Semlin, der Savebrück, dann der Serbischen Linie bis zum Anschlusspuncte Alexinacz an der Türkischen Grenze hat binnen einem Jahre nach Abschluss der Convention (bezw. nach conventionsmässiger Sicherstellung des Türkischen Anschlusses) zu beginnen und ist innerhalb dreier Jahre zu beendigen. Die Tarifsätze im Transit-Verkehre werden im allgemeinen Uebereinkommen der drei interessirten Staaten nach gleichmässigen Normen festgesetzt; für den Fall, dass eine Uebereinstimmung zwischen den drei Staaten (Oesterreich-Ungarn, Serbien und Türkei) nicht zu erzielen wäre, bleibt eine Verständigung zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien vorbehalten. Im Uebrigen bedarf es vorläufig noch der Bestätigung dieser Convention seitens der Türkischen Regierung beziehungsweise auch der Austragung des Streites, der zwischen dieser und der Serbischen Regierung darüber entstanden ist, ob Serbien als Türkischer Vasallenstaat das Recht habe, Eisenbahn-Conventionen seldstständig abzuschliessen.

Die Türkischen Bahnanschlüsse. Wien, 14. April. Ueber die Frage der Türkischen Bahnanschlüsse an Oesterreich-Ungarn sollen bereits, wie die „V. C." meldet, mit der Türkei Vereinbarungen getroffen worden sein. Die zwei Anschlusspuncte, welche von Seite der Türkei gewünscht und Seitens Oesterreichs-Ungarns auch acceptirt wurden, sind die bei Samacz und Novi und zwar unter den allgemeinen Bedingungen, welche bei anderen Eisenbahnanschlüssen mit dem Auslande Geltung haben. Vorläufig können jedoch nur für Samacz die technischen Fragen als gelöst angesehen werden. Die Samaczer Anschlusslinie würde ihren Anschlusspunct in Essegg haben und von da über Vinkovce nach Samacz führen, von hier aus durch Bosnien und bei Serajevo sich an die Türkischen Bahnen anschliessen. Die Türkische Regierung verpflichtet sich, dass sie binnen 10 Monaten vom Tage der definitiven Ratification der Vertrages den Bau der Anschlussbahn in Angriff nimmt; eine gleiche Verpflichtung ging auch die Ungarische Regierung ein. Was den Anschlus bei Novi betrifft, so wurde derselbe bis jetzt noch nicht festgestellt, dürfte jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach von Petrinia aus nach Novi hergestellt werden.

Türkei. (Antivari-Pristina.) Die Türkische Regierung hat den Bau dieser Bahn genehmigt, welche, wie man hofft, den Handel Albaniens bedeutend heben wird, indem sie die Producte der fruchtbaren Ebenen von Cossovo über Scutari an die Küste des Adriatischen Meeres führt. Im November waren, wie das Ö.C.B. berichtet, bereits Ingenieure aus Constantinopel zur Inangriffnahme der Arbeiten angemeldet.

— *r* — **Italien.** Nach einer Mittheilung des Monitore delle str. ferr. wurde zwischen der Communal-Vertretung von Este und der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen eine Convention abgeschlossen über den Bau einer Bahn von genannter Stadt zur Station Sant' Elena.

— *r* — **Portugiesische Bahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen Gesetzentwurf eingebracht, durch welchen er zur Vergebung des Baues der in der Thronrede bezeichneten beiden Eisenbahnen ermächtigt werden soll. Die eine dieser Linien soll von der Nordbahn ab durch Alta Beira führend sich mit der Spanischen Linie von Salamanca verbinden. Die andere Linie soll von der Ostbahn ab durch die Bassa Beira bis an die Grenze führen, wo sie sich mit der Linie Malpartido verbinden wird. Die Regierung überlässt den Concessionären auf die Dauer von 99 Jahren die Benützung und den Ertrag der Süd- und Westbahn und der neu zu bauenden Linien. Nach erfolgter Genehmigung des Gesetzentwurfes durch die Kammern wird die Regierung zur Ertheilung der Bauconcessionen der 3 Linien von Algarva nach Faro, von Covilham und Vizen an die Strecke von Beira schreiten.

Südamerika. In Chili wurde die Eisenbahn zwischen Santiago und Santa Rosa de los Andes eröffnet, wodurch diese Städte in directe Verbindung mit Valparaiso gebracht worden sind. Zum Ende März wurde die Eröffnung der Tulcahueno-Chilenischen Bahn erwartet.

---

* Die Kopeken sind in den einzelnen Rubriken fortgelassen und in den Summen berücksichtigt; bei Berechnung der Gesammtzunahme von 21 % ist darauf Rücksicht genommen, dass die Bahnen 4, 7, 8, 11 von der Gesammteinnahme abzuziehen sind.

Technisches.

* **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** (Schluss aus Nr. 31.) Herr Jordan referirte sodann aus den Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1872 über die baulichen Anlagen und die Betriebsmittel der Bahnen. Am Schlusse des genannten Jahres waren 13632 Kil. (1810 Meil.) im Betriebe; hiervon sind 29 Proc. Staatsbahnen, 16 Proc. Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 55 Proc. Privatbahnen unter eigener Verwaltung. Die Bau- und Ausrüstungskosten betrugen rot. 927½ Million Thlr. oder pro Meile 571 000 Thlr.; von den ersteren entfallen auf die Staatsbahnen 29 Proc., auf die Privatbahnen unter Staatsverwaltung 17 Proc. und auf die Bahnen unter Privatverwaltung 54 Proc. und waren diese beziehungsweise mit 80, 68 und 61 Proc. ihrer Gesammtlänge mit doppelgeleisigem Bahnkörper versehen. Unter Beibehaltung der Aufeinanderfolge der verschiedenen Verwaltungsarten der Bahnen hatten dieselben pro Meile Bahnlänge $3_{,01}$—$3_{,76}$ und $2_{,26}$ Stück Locomotiven, 108—184 und 111 Achsen Lastwagen, $10_{,5}$—$8_{,25}$ und $9_{,75}$ Achsen Personenwagen, oder zusammengefasst 4335 Stück Locomotiven, 6794 Personenwagen mit 320 333 Sitzplätzen und 100 984 Lastwagen. In den Anlagekosten pro Meile Bahnlänge stellen sich die Cottbus-Grossenhainer- mit 154 900 Thlr. und die Neisse-Brieger Bahn mit 216 300 Thlr. als die billigsten und die Frankfurt-Hanauer mit 1 118 878 Thlr und die Rhein-Nahe-Bahn mit 1 014 990 Thlr als die theuersten dar. Die Zahl der sämmtlichen Bahnhöfe und Haltestellen beträgt 1676 Stück, welche 293 Hectaren (1148 Morgen) nur mit Gebäuden bedeckte Fläche haben. Die Gesammtlänge aller Geleise beträgt 23033948 Meter (3058 Meilen), von denen 57 Proc. auf das durchgehende Geleis, 22 Proc. auf das zweite Geleis und 21 Proc. auf die Nebengeleise entfallen und im Ganzen 1½ Proc. mit eisernem Oberbau versehen sind. Von den zur Verwendung gekommenen hölzernen Bahnschwellen sind $63_{,6}$ Proc. eichene, $34_{,1}$ Proc. kieferne und $2_{,3}$ Proc. buchene und 48½ Proc. sämmtlicher Schwellen imprägnirt. Die Unterhaltungskosten des Oberbaues betragen pro Meile 5675 Thlr. oder 1 Proc. des Anlagecapitals und die gesammte Bahnunterhaltung stellt sich pro Meile auf 8800 Thlr. oder 1½ Proc. des Gesammt-Anlagecapitals. Ueber den sehr verschieden hohen Betrag der Bahnunterhaltung bei den verschiedenen Bahnen und dessen Feststellung nach meistentheils ungleichartigen Unterlagen wurden hierauf in einer lebhaften Discussion die Ansichten ausgetauscht.

Am Schlusse der Sitzung wurden in üblicher Abstimmung in den Verein als ordentliche einheimische Mitglieder aufgenommen: die Herren Betriebs-Director Bessert-Nettelbeck, Geheime Regierungs-Rath Körte und Eisenbahn-Director Göhring.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

27.	Mai	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft zu Prag. S. S. 351.
28.	„	Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
28.	„	Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag. S. S. 351.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
28.	April	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Chaussirungsarbeiten	—
29.	„	zu Radeberg	Saxonia	Güterwagen-Verkauf	354
30.	„	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Wagendecken	—
30.	„	zu Crefeld	Berg.-Märk. E.	Locomotive-Verkauf	339
30.	„	zu Ruhrort	Köln-Mindener E.	Material-Verkauf	—
30.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Mauersteine	—
30.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Erd- u. Planirungsarbeiten	—
30.	„	zu Königsberg	Preuss. Ostbahn	Mauerziegeln	—
30.	„	zu Winterthur	Winterthur-Kreuzlingen	Ausrüstungsgegenstände	—
1.	Mai	zu Berlin	Berliner Nordb.	Brückenschwellen u. Bohlenbelag	—
1.	„	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Hochbauarbeiten	—
1.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Erdarbeiten	—
2.	„	zu Dresden	Sächs. Stsb.	Eiserne Brücken	340
4.	„	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Erd- u. Maurerarbeiten	—
4.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Dienstgebäude auf Bahnh. Breslau	—
5.	„	zu Dortmund	Dortmund Enscheder E.	ca. 140 Oefen	—
5.	„	zu Memel	Tilsit-Memeler E.	Hochbauarbeiten	—
6.	„	zu Cassel	Hannov. Stsb.	Empfangsgebäude zu Wülfel	—
6.	„	zu Harburg	Hannov. Stsb.	Tischler-, Metall-, Glaser- etc. Arbeiten auf Bahnh. Lüneburg	—
6.	„	zu Münster	Westfälische E.	20 000 Cbm. Kies	—
8.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Materialien-Verkauf	—
8.	„	zu Harburg	Hannov. Stsb.	Materialien-Verkauf	340
9.	„	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Schreinerarbeiten auf Bahnh. Elm	—
9.	„	daselbst	dieselbe	Fenster für Empfangsgebäude zu Elm	—
9.	„	zu Insterburg	Thorn-Insterburg	35 Doppelfenster	—
10.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Kohlen u. Coaks	—
11.	„	zu Frankfurt	Hanau-Offenb.-Frankf.	Eiserne Ueberbauten	340
12.	„	zu Meiningen	Werrab.	Dachconstructionen	—
15.	„	zu Dresden	Chemnitz-Aue-Adorf	Betriebs-Einrichtungen, Barrièren, Signale	353
15.	„	daselbst	dieselbe	desgl. Locomotiv-Drehscheiben etc.	353
20.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Eiserner Ueberbau für Ruhrbrücke bei Kettwig	—
28.	„	zu Wien	Gl.-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven, Wagen etc. für die Istrianer Bahn	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einladung

der P. T. Herren Actionäre zu der am **Mittwoch, den 27. Mai 1874, Vormittags 11 Uhr,** in **Prag** im Locale der Gesellschaft (Quai Palais Lažanski Nr. C. 1012/I) abzuhaltenden

VII. ordentlichen General-Versammlung.

Tagesordnung:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Verwaltungsjahr 1873.
2) Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1873.
3) Bestimmung der Höhe der Abschreibung vom Werthe des fundus instructus und des Oberbaues, der in den Reservefond zu hinterlegenden Quote und der zu vertheilenden Dividende für's Jahr 1873.
4) Neuwahl für die statutenmässig austretenden 3 Verwaltungsräthe.
5) Ersatzwahl für eine in Erledigung gekommene Verwaltungsrathsstelle.
6) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen 1874.

An der General-Versammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung d. i. bis 19. Mai bei einer der nachbenannten Cassen hinterlegt haben und zwar:

in **Prag** bei der **Direction der k. k. pr. Böhm. Nordbahn,**
in **Wien** bei der **k. k. priv. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Warnsdorf** bei der **Escompte-Gesellschaft.**

Für die hinterlegten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die Herren Actionäre können sich bei der General-Versammlung auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungs-Abschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Herren Actionär 8 Tage vor der General-Versammlung zugemittelt werden.

Prag, am 21. April 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Zehnte ordentliche General-Versammlung der k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Actionäre zu der zehnten ordentlichen General-Versammlung der Gesellschaft am **28. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,** in Prag (Lažansky'sches Palais No. 1012 am Quai) höflichst einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1873.
2) Bericht des Revisionsausschusses betreffend die gesellschaftlichen Rechnungen pro 1873.
3) Bestimmung der Quote für den Reservefonds und der zu vertheilenden Dividende.
4) Antrag auf Aenderung des § 6 der Statuten.
5) Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.
6) Ersatzwahl für eine in Erledigung gekommene Verwaltungsrathsstelle.
7) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Gesellschafts-Rechnungen pro 1874.

An der General-Versammlung können nach § 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachfolgenden Kassen hinterlegt haben, und zwar:

in **Prag** bei der Direction der k. k. priv. **Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft** und dem Grosshandlungshause **Moritz Zdekauer,**
in **Wien** bei der **Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft,**
in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt.**

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die Actionäre können hierbei persönlich erscheinen, oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sind (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten 8 Tage vor der General-Versammlung jedem stimmberechtigten Actionär eingehändigt werden.

Prag, am 23. April 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach nunmehr vollständig erfolgtem Abschlusse der Betriebs-Rechnung für das Jahr 1873 haben wir, nach Anhörung der Vorschläge der Direction, die Dividende der **Acht Million Fünfmal Hundert Tausend Thaler** Stamm-Actien Littr. A., B., C. für das Jahr 1873 auf **Sechszehn Procent** festgesetzt, sodass also, nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschläglich gezahlten zwei Procent noch **Vierzehn Procent** oder **Achtundzwanzig Thaler auf jede Actie** zur Zahlung kommen.

Den speciellen Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1873 behalten wir dem Geschäftsberichte vor und fordern die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1873 hierdurch ergebenst auf, in der Zeit **vom 30. März bis 31. Mai d. J.** in den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 64 nach den einzelnen Kategorien (Littr. A., B. u. C.) geordnet und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummernverzeichniss) mit Namens-Unterschrift verzehen, unserer Haupt-Kasse am Askanischen Platz No. 6 einzureichen und die Zahlung dafür in Empfang zu nehmen.

In Leipzig erfolgt die Zahlung **in den Tagen vom 1—15. April cr. einschliesslich,** durch die Güterkasse auf unserem dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 27. März 1874.

Der Verwaltungsrath.
gez. Löwe.

König Christian VIII. Ostseebahn.

In Gemässheit der §§ 25, 26 und 64 f des Statuts bringt der Ausschuss der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft es hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die am 1. Mai d. J. fällige Dividende aus dem Reinertrage des Betriebsjahres 1873 (§ 24) auf 5 Procent oder Thlr. $7^1/_2$ pro Actie festgesetzt worden ist.

Altona, den 22. April 1874.

Der Ausschuss
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Mit Beziehung auf vorstehende Bekanntmachung des Ausschusses wird hiermit angezeigt, dass am **Freitag, den 1. Mai d. J.**, die Auszahlung der Dividende für das Rechnungsjahr 1873 beginnen und bis weiter Freitags, Montags, Dienstags und Donnerstags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags
in dem Bahnhofsgebäude zu Altona,
„ „ „ „ Kiel,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder
stattfinden wird.

Die Dividendenscheine müssen mit einem unterschriebenen Verzeichnisse der Nummern nach der Reihenfolge eingeliefert werden.

Altona, den 22. April 1874.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.
Joh. C. Semper. H. Tellkampf.

Thüringische Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die **Dividende für das Betriebsjahr 1873**
a) für das Actien-Capital unserer Stammbahn:
auf $7^1/_4$ % oder 7 Thlr 7 Sgr. 6 Pf. pro Actie,
b) für die Stammactien Littr. B. Serie A (Gotha-Leinefelde):
auf 4% oder 4 Thlr. — Sgr. — Pf. pro Actie, und
c) für die Stammactien Littr. C. (Gera-Eichicht)
auf $4^1/_2$% oder 4 Thlr. 15 Sgr. — Pf. pro Actie
festgestellt worden ist.

Die Auszahlung erfolgt gegen Rückgabe der Dividendenscheine No. 26 der Stammactien ad a, No. 7 der Stammactien ad b und No. 2 der Stammactien ad c

vom 1. Mai c. ab

und zwar:

1. für sämmtliche drei Kategorien:
1) in Erfurt bei unserer Hauptkasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden von 9—12 Uhr Vormittags;
2) durch unsere sämmtlichen Billet-Expeditionen nach drei Tage vorher geschehener Anmeldung.

2. für die Actien der Stammbahn:
3) in Dessau durch Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung;
4) in Berlin durch die Herren Breest & Gelpcke;
5) in Frankfurt a./M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
6) in Leipzig durch die Leipziger Bank.

3. für die Stammactien Littr. B. (Gotha-Leinefelde):
7) in Berlin durch die Direction der Disconto-Gesellschaft;
8) in Leipzig durch die Leipziger Bank;
9) in Frankfurt a./M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
10) in Köln a/Rh. durch die Herren Sal. Oppenheim jun. & Comp.

4. für die Stammactien Littr. C. (Gera-Eichicht):
11) in Darmstadt durch die Bank für Handel und Industrie;
12) in Frankfurt a./M. durch die Filiale derselben;
13) in Leipzig durch die Herren Frege & Comp. und
14) in Berlin durch die Herren Cohn, Bürgers & Comp. und durch die Bank für Handel und Industrie.

Bei den Stellen ad 2 bis 14 jedoch nur in der Zeit vom 1. bis 31. Mai cr.

Vom 1. Juni cr. ab findet die Einlösung nur noch durch unsere Hauptkasse hier statt.

Erfurt, den 21. April 1874.

Die Direction.

Rheinischer Eisenbahn-Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni c. kommt ein neuer Ausnahme-Tarif für den Transport von Steinkohlen-Coaks und Briquets in Wagenladungen von diesseitigen Kohlenstationen nach Stationen der Pfälzischen, Grossherzoglich Badischen und Königl. Württembergischen Stationen mit theilweise erhöhten Frachtsätzen zur Einführung.

Exemplare sind bei den betreffenden Expeditionen und in unserm Geschäftslocale zum Preise von 2 Sgr. per Stück käuflich zu haben.

Köln, den 20. April 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues für die Unterführungen des Oberräder Fussweges und des Darmstädter Landstrasse veranschlagt zu
rot. 92 632,7 Kg. Schmiedeeisen und
„ 36 856,0 „ Gusseisen
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, wozu Termin auf

Montag, den 11. Mai 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unser Baubureau hierselbst, Verwaltungsgebäude zu Sachsenhausen, anberaumt worden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submissions-Offerte auf Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Unterführungen des Oberräder Fusswegs und der Darmstädter Landstrasse“
versiegelt und portofrei bis zu oben festgesetzter Terminsstunde an uns einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im oben bezeichneten Bureau aus, auch können von dort Submissions-Formulare gegen Erstattung der Copialien auf portofreies Ansuchen bezogen werden.

Die eingehenden Offerten werden in genanntem Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten können keine Berücksichtigung finden.

Frankfurt a/M., den 16. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Werra-Eisenbahn.

Die Anlieferung und Aufstellung
a) der eisernen Dachconstructionen, Säulen und Träger,
b) der eisernen Rauchfänge und
c) die Anlieferung der gusseisernen Fenster
zum Bau eines neuen ringförmigen Locomotivschuppens mit 12 Ständen auf dem hiesigen Bahnhofe soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten, denen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Bedingungen, welche nebst zugehörigen Zeichnungen von dem Unterzeichneten unentgeldlich abgegeben werden, beigefügt sein muss, sind bis zu dem auf

Dienstag, den 12. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,

im Betriebs-Inspectionsbureau anstehenden Submissions-Termine an den Unterzeichneten versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Aufstellung und Lieferung von eisernen Dachconstructionen etc."
portofrei einzureichen.

Die Oeffnung der Offerten findet in Gegenwart der erscheinenden Submittenten im Submissionstermine statt; die Submittenten bleiben von diesem Termine ab 3 Wochen lang an ihre Offerten gebunden.

Meiningen, den 20. April 1874.

Im Auftrage der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft der Ober-Ingenieur der Werra-Eisenbahn.
Büchner.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Für den Bau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn sollen nachverzeichnete Gegenstände, als:

41 Stück Drahtzugbarrièren mit selbstthätigen Läutewerk für Wegbreiten von 3 m bis 9 m.
116 Stück Handbarrièren für Wegbreiten von 2 m bis 15 m,
22 „ Privatverschlüsse für Wegbreiten von 3 m bis 5 m,
38 „ Semaphors,
45 „ einflüglige Vorsichtssignale,
26 „ einflüglige Sperrsignale,
20100 laufende Meter Draht für Barrièren und Vorsichtssignale,
26 Stück Hebevorrichtungen für Vorsichtssignale,
177 Stück Gradienten,
347 „ Haltetafeln,
50 „ Stationstafeln mit Namen

im Wege der Submission zur Lieferung vergeben werden.

Hierauf Reflectirende werden ersucht, ihre Anerbietungen bis zum **15. Mai a. c.** unter der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Betriebseinrichtungen für die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn" versiegelt und portofrei an die Direction der Sächsischen Eisenbahnbau Gesellschaft, Dresden, Bergstrasse No. 66 parterre einzusenden, woselbst auch die näheren Bedingungen und Details einzusehen sind.

Dresden, den 22. April 1874.
Sächsische Eisenbahn-Baugesellschatt.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Für den Bau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn sollen nachverzeichnete Gegenstände, als:

5 Locomotiv-Drehscheiben,
13 Wassercisternen,
10 Dampfpumpen mit Kesselanlage,
14 freistehende Wasserkrahne,
1 Wandwasserkrahn,
2450 laufende Meter gusseiserne Rohrleitung

im Wege der Submission zur Lieferung vergeben werden.

Hierauf Reflectirende werden ersucht, ihre Anerbietungen bis zum **15. Mai a. c.** unter der Aufschrift: „Offerten zur Lieferung von Betriebseinrichtungen für die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn" versiegelt und portofrei an die Direction der Sächsischen Eisenbahnbau-Gesellschaft, Dresden, Bergstrasse No. 66 parterre einzusenden, woselbst auch die näheren Bedingungen und Details einzusehen sind.

Dresden, den 22. April 1874.
Sächsische Eisenbahn-Baugesellschatt.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete ältere Güterzugs-Locomotive mit Tender, jedoch excl. der Strahlpumpen im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerte bis spätestens den **30. April cr., Vormittags 11 Uhr**, franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Locomotive mit Tender" an den Unterzeichneten einzusenden.

Eine etwa vorzunehmende Besichtigung der Locomotive kann in der Werkstatt zu Crefeld, dem gegenwärtigen Standorte derselben vorgenommen werden.

Die Submittenten bleiben vier Wochen an ihre Offerte gebunden.

Crefeld, den 13. April 1874.
Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Königlich Sächs. Staatseisenbahn-Bau.

Während die besondere Ausschreibung der Verdingung der Erd- und Felsenarbeiten etc. für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn zur Zeit noch vorbehalten bleibt, soll dessen unerwartet den Bewerbern um Uebernahme von dergleichen (beziehentlich Tunnelbau-) Arbeiten vorläufige Gelegenheit gegeben werden, sich schon vorher Kenntniss von den bestehenden Verhältnissen zu verschaffen.

Die Bau-Sections-Bureaus zu Rathmannsdorf bei Schandau, zu Sebnitz und zu Neustadt bei Stolpen sind deshalb beauftragt Unternehmern, welche sich dort melden wollen, Auskunft über die Abgrenzung und Grösse der Erd- und Felsenarbeiten —, beziehentlich Kunst- und Tunnelbauten-Accorde zu ertheilen, nach Wunsch auch Uebersichtskarten zur Orientirung über die Communications-Verhältnisse gegen Erstattung der Selbstkosten abzugeben.

Dresden, den 17. April 1874.
Der Königliche Commissar
für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.
Opelt.

Königl. Sächs. Staats-Eisenbahnbau.

Die Anlieferung der eisernen Ueberbaue für
a) eine Strassenunterführung bei Stat. 2 + 44 der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn, sowie
b) für eine Bahn- und Strassenüberführung im Bahnhofe Pirna

soll unter Vorbehalt der Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums verdungen werden.

Blanketts mit Zubehör hierfür sind im hiesigen Königlichen technischen Hauptbureau für Staats-Eisenbahnbau, Humboldtstrasse 3, I zu erlangen, woselbst unter dieser Adresse (nicht unter Adresse des Unterzeichneten) auch die Offerten bis längstens

zum 2. Mai d. J.

versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung eiserner Brücken", sowie frankirt einzureichen sind.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis Ende Mai an ihre Offerten gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Dresden, den 17. April 1874.
Der Königliche Commissar
für den Bau der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn.
Opelt.

Locomotiv-Drehscheibe.

Eine noch vollständig unbenutzte und complette Locomotiv-Drehscheibe, Gewicht 250 Centner, Durchmesser 12 Meter, ist preiswerth abzugeben.

Alles Nähere und Zeichnung durch
Loesewitz,
Maschinenmeister der Breslau-Warschauer Eisenbahn.
(Preuss. Abtheilung.)
Oels i/Schlesien.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 34.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 1. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 29. April, Vormittags 8 Uhr.)

 **Dieser Nummer liegt No. 9 des Anzeigers überzähliger Güter bei.** 

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen wird die 47 Kilometer lange Bahn von Buchloe (Station der Linie Augsburg-Kempten-Lindau) nach Memmingen (Station der Linie Ulm-Kempten) mit den Stationen Buchloe, Wiedergeltingen (Personen-Haltestelle), Türkheim, Mindelheim, Stötten, Sontheim, Ungerhausen und Memmingen am 1. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 23. April 1874.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Project der Höherlegung des Staatsbahnhofes in Hannover.

Vom Oberingenieur Heusinger von Waldegg.

Unter dieser Ueberschrift ist der Nr. 6596 des „Hannoverschen Couriers" vom 26. März d. J. ein Extrablatt nebst zugehörigem Situationsplan beigegeben, das die seit mindestens 8 Jahren vielfach ventilirte, aber zum Nachtheil der Stadt Hannover noch wenig weiter geförderte Frage eines Umbaues des dortigen, dem Verkehr nicht mehr genügenden Bahnhofes eingehend erörtert und einen bestimmten Vorschlag über die Art der Ausführung macht. Bekanntlich hat der Bahnhof Hannover, im Herzen der Stadt und 500 Meter vom Marktplatze, 250 Meter vom Theater entfernt, eine ausserordentlich günstige Lage und die Einwohner der Stadt können sich nur schwer mit der neuerdings aufgetauchten Idee befreunden, den alten Bahnhof ganz zu verlassen und einen neuen auf der sogen. Bütersworth, etwa 700 Meter von dem jetzigen entfernt, zu erbauen. Herr Heusinger hat sich im Interesse seiner Mitbürger berufen gefühlt, sein Project einer Bürgerversammlung behufs Abfassung einer Petition an das Königl. Handelsministerium vorzulegen und, wenn wir recht berichtet sind, ist letztere, mit zahlreichen Unterschriften bedeckt, bereits abgegangen; dass sich die Petition für Höherlegung des Bahnhofes an der jetzigen Stelle und ganz entschieden gegen eine Verlegung desselben an eine entfernte Stelle ausgesprochen hat, bedarf nach dem Voraufgegangenen wohl kaum der Erwähnung. Wir unsererseits würden eine Verlegung des Bahnhofes aus dem Herzen der Stadt für einen grossen Fehler halten, sind auch der Ansicht, dass das Heusinger'sche Project, wenngleich dasselbe durchaus nicht reif ist und noch einer gründlichen Bearbeitung bedarf, wohl ausführbar ist und weisen zur Begründung dieser Ansicht nur auf die zahlreichen grossen Londoner Bahnhöfe hin, bei denen noch grössere Schwierigkeiten durch die Intelligenz und Energie der Englischen Ingenieure überwunden sind.

Heusinger schlägt vor, das ganze Bahnhofsplateau, welches jetzt circa 700 Meter Länge hat und im Niveau der angrenzenden Strassen liegt, um $4^1/_2$ Meter zu heben und auf 1400 Meter Länge zu bringen und sodann mit Rampen von $^1/_{100}$ Gefälle auf das Niveau der drei Bahnzweige nach Minden (Bremen), Braunschweig (Hamburg) und Cassel herabzugehen; dies würde während des auf etwa fünf Jahre Bauzeit veranschlagten Umbaues die Einrichtung eines provisorischen Bahnhofes im alten Niveau bedingen, welchen Heusinger im nördlichen Theil des alten Bahnhofes, mit Benutzung der ausgedehnten, demnächst in Wegfall kommenden Reparaturwerkstätten anlegen will. Der projectirte erhöhte Bahnhof soll ein Inselbahnhof (etwa nach Art des Bahnhofs Görlitz) werden, der von beiden Stadttheilen, sowol dem südlichen, wie dem neuen nördlichen, derart zugänglich gemacht werden soll und daher für den letzteren erheblich günstiger liegen wird als der bisherige Bahnhof, der nur auf sehr grossen Umwegen zu erreichen war.

Während jetzt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes sieben höchst frequente Strassen, nämlich die Vahrenwalder-, Celler-, Brüder-, Königsstrasse und Strasse am Schiffgraben, sowie die Kirchwender- und Fabrikstrasse, die Bahn (an einigen Stellen mit 10 Gleisen) im Niveau kreuzen, will Heusinger zehn Strassen von 10 bis 25 Meter Breite unter dem erhöhten Bahnhofe hindurch führen, wodurch also eine wesentlich vermehrte und gänzlich ungestörte Communication zwischen beiden Stadttheilen hergestellt wird; während der bisherige Bahnhof nur 6 Parallelgleise hat, von denen nur ein einziges direct von dem Perron zugänglich ist, erhält der projectirte Bahnhof 13 Gleise mindestens, von denen zwei an dem 570 Meter langen, also für 3 bis 4 Personenzüge ausreichenden Hauptperron liegen; ausserdem werden noch 4 Gleise von je einer Zuglänge an sogen. Gabelperrons angelegt, die hauptsächlich zur

Abfertigung von Localzügen benutzt werden sollen. Es werden also gleichzeitig 8 bis 10 Züge abgefertigt werden können, während es jetzt nur mit grossen Schwierigkeiten gelingt, die Hälfte derselben zu expediren.

Selbstverständlich müssen bei Ausführung des Heusinger'schen Projects fast sämmtliche Gebäude des alten Bahnhofs, namentlich auch ein Theil des stattlichen Directionsgebäudes und des erst vor etwa 3 Jahren erbauten Betriebsdienstgebäudes, der Anfang eines glücklicher Weise nicht zur Ausführung gelangten Bahnhofsprojects, abgerissen werden; ebenso muss die sehr grosse und werthvolle Reparaturwerkstatt und sämmtliche älteren Locomotivschuppen und Materialmagazine wegfallen. Die mit dem grossen städtischen Packhofe in Verbindung stehenden Güterschuppen, welche für den städtischen Verkehr allerdings sehr bequem liegen, will Heusinger erhalten und durch Aufsetzen eines Stockwerkes, Anordnung hydraulischer Hebevorrichtungen etc. demnächst benutzbar machen; ebenso soll die vor etwa fünf Jahren erbaute grosse Locomotivrotunde im Niveau des jetzigen Bahnhofs erhalten bleiben, während eine neue ähnlicher Form mit zwei Stockwerken erbaut werden soll, welche sowohl beim Provisorium, wie demnächst beim Definitivum benutzt werden kann. Wir sind nicht in der Lage, zu beurtheilen, ob diese Projecte ausführbar sind, glauben indess, dass die Locomotivremisen während des Umbaues sehr wohl auf dem Rangirbahnhofe bei Heinholz oder auf der sogen. Bult in der Nähe des Hannover-Altenbekener Rangirbahnhofes angelegt werden können, während auch der Güterverkehr in dieser Zeit an geeigneten Orten ausserhalb des Centralbahnhofs bewältigt werden kann, wozu Heusinger die nöthigen Andeutungen giebt. Dass dergleichen interimistische Betriebsveränderungen ausserordentliche Kosten verursachen, ist nicht zu bestreiten; wo es sich aber um einen Kostenaufwand von 4 bis 6 Millionen handelt, die der Neubau eines grossen Centralbahnhofes ohne Zweifel erfordern wird, fallen solche Ausgaben kaum in's Gewicht.

Ein erheblicher Einwurf gegen das Heusinger'sche Project lässt sich aus dem nothwendigen Wegfall der grossen Reparaturwerkstätten herleiten, doch ist auch dieser durch den Hinweis zu beseitigen, dass dieselben ohnehin schon längst nicht mehr den sehr vergrösserten Bedürfnissen genügen, so dass über kurz oder lang doch an eine Regelung derselben gedacht werden müsste.

Sollte die Durchführung des Betriebes auf dem alten Bahnhof während des Umbaues absolut nicht ausführbar sein, so würde es sich unseres Erachtens wohl ausführen lassen, den Verkehr zu theilen und auf zwei provisorischen Bahnhöfen zu bewältigen, von denen der eine auf dem sogen. Postkampe neben der Celler-Strasse, der andere am Südostende des Bahnhofs, an der Schiffgrabenstrasse angelegt werden könnte; auf ersterem würde der Durchgangsverkehr für die Strecke Minden-Braunschweig, auf letzterem der nach der Südbahn zu verlegen sein; eine Verbindung beider Provisorien durch zwei oder drei Gleise wird sich auch während des Neubaues erreichen lassen. Allerdings bedingt diese Einrichtung Unbequemlichkeiten für das reisende, wesentlich aber nur für das durchreisende Publicum während der Baujahre. Wir halten dieselben aber nicht fürso schwerwiegend, wie diejenigen, welche aus einer dauernden Verlegung des Bahnhofes an das Nordostende der Stadt erwachsen würden.

Wir wünschen, dass die Bestrebungen des Herrn Heusinger, eines seit mehr als 30 Jahren im Eisenbahnwesen thätigen erfahrenen Ingenieurs, von Erfolg gekrönt werden, und sind überzeugt, dass sein Project an competenter Stelle vorurtheilsfrei erwogen und beurtheilt werden wird. Glaubwürdigen Nachrichten zufolge haben sich auch andere Techniker von hervorragender Bedeutung für die Ausführbarbarkeit der Höherlegung des Bahnhofs Hannover ausgesprochen.

C. M.

Vereinsgebiet.

Berliner Briefe.

Berlin, 27. April 1874. (Reichs-Eisenbahngesetz und Tarifnormirung; Tariffrage; Lagergeldsätze; kleine Nachnahmebeträge; Wriezen-Cottbus; Berlin-Stargard; Rothenburg-Reppen; Mlawa-Kobbelbude; Colmar-Breisach.)

In dem neuen Reichseisenbahn-Gesetzentwurfe, wie solcher provisorisch festgestellt und — zur Begutachtung Seitens der öffentlichen Meinung — publicirt worden ist, interessirt unter den gegenwärtigen Verhältnissen namentlich derjenige Theil, welcher sich auf die Normirung der Tarife bezieht. Die Regelung dieser Angelegenheit lässt drei Wege zu. Wenn man den Standpunct absolut freier Concurrenz auch für die Tarifregelung zulässt, so würden die Tarife überhaupt dem freien Ermessen der Bahnverwaltung anheimgegeben werden. Ein beachtenswerther Vortrag, den der Regierungsrath Jonas, Mitgied des Königl. Eisenbahncommissariats, über „die Stellung der Preise für die Leistungen der Eisenbahnen“ im hiesigen Verein für Eisenbahnkunde hielt, erblickt in einer solchen Freiheit, obgleich er nicht für dieselbe plaidirt, keine Gefahr für die öffentlichen Interessen. Ein anderer Weg ist die Fixirung von Maximaltariftätzen, ein Grundsatz, der in England, Frankreich, Oesterreich und der Schweiz in Kraft ist und die Freiheit der Concurrenz (eine principielle Beschränkung als gegebenen Factor vorausgesetzt) noch am Meisten zur Geltung gelangen lässt. Der dritte Weg einer Normirung der Tarife ist der, dem Staate dieselbe als Hoheitsrecht zu überlassen. Das Preussische Eisenbahngesetz vom Jahre 1838 kennt dieses Hoheitsrecht nicht, wohl aber ist dasselbe in Preussen durch die Concessionsbedingungen massgebend gemacht worden, indem selbige den Bahnverwaltungen die Befugniss nehmen, aus eigener Machtvollkommenheit die ursprünglich eingeführten Tarife zu erhöhen. Während alle industriellen Unternehmungen wohl im Anfang dem Publicum zur Heranziehung von Clienten besondere Zugeständnisse machen und sich nachher wieder zu erholen suchen, ist den Eisenbahnunternehmungen in Preussen solche Geschäftspraxis abgeschnitten. Auch der neue Reichseisenbahngesetzentwurf steht auf diesem prohibitorischen Standpunct, indem er sich vollkommen an die Bestimmungen der Preussischen Concessionen anlehnt. Es ist dies ein Theil des Entwurfs, der wohl geeignet ist, eine Discussion herauszufordern.

Die Eisenbahntariffrage scheint einem verständigen Ende zugeführt zu werden, wofür namentlich auch der Umstand spricht, dass die rabiatesten Opponenten anfangen, sich zu bekenren. Man begegnet auch bereits häufig der Auffassung, dass die jetzigen Tarife nicht dem Publicum sondern nur den Grubenbesitzern genützt haben und so weit es sich um Staatsbahnen handelt, gilt hierbei die Schlussfolgerung, dass die Steuerzahler zu Gunsten jener Classe Industrieller durch den Druck der Tarife ausgebeutet worden sind. Unter solchen Umständen ist es erklärlich, dass sogar einer der entschiedensten Vertreter der Hüttenindustrie-Interessen als Abgeordneter d. h. als Vertreter der Gesammtheit für Tariferhöhung sprechen musste. Ich meine den Abg. Berger, welcher in der Commission des Abgeordnetenhauses gegen die jetzigen Tarife zu Felde zog. Für die Erhöhung der Tarife sprechen auch die jüngst durch das amtliche Blatt bekanntgegebenen Monats-Ergebnisse der Bahnen. Im März 1874 betrugen die Betriebseinnahmen der Preussischen Bahnen pro Meile 6 708 Thlr., während sie im März 1873 betrugen 6 997 Thlr.

Mehrere Eisenbahnverwaltungen haben eine Erhöhung der Lagergeldsätze in Aussicht genommen. Es wird dies damit motivirt, dass neuerdings die Zahl der auf den Güterböden lagernden Stückgüter eine bedeutend grössere gegen früher geworden ist und an mehreren Bahnhöfen bereits eine Vergrösserung der Lagerräume erfordert hat. — Die Abfuhrgebühren für die Rollfuhr-Unternehmer sind seit Kurzem auch von einzelnen Staatsbahndirectionen erhöht worden.

Das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn hat neuerdings eine den Güterverkehr betreffende Einrichtung getroffen, welche allseitig gebilligt wird. Es sollen nämlich kleinere Nachnahmebeträge für Anfuhr der Güter, Vorfracht etc., sobald dieselben durch die einzelnen Colli selbst genügend gedeckt erscheinen, den Aufgebern sofort baar ausbezahlt werden. Hierdurch wird der noch bei vielen Privatbahnen, sowie bei den Staatsbahnen bestehende Uebelstand beseitigt, dass derartige kleinere Beträge den Versendern von Eisenbahngut nicht selten wiederholte Wege, Beibringung von Legitimationen etc. verursachen.

Das Comité für das Bahnproject Wriezen-Cottbus fasste in seiner kürzlich stattgehabten Sitzung den Beschluss, beim Handelsministerium die Genehmigung zur Vornahme genereller Vorarbeiten für die Fortsetzungslinie von Cottbus nach Bautzen nachzusuchen. Die bezüglichen Anträge sind inzwischen bereits abgegangen.

Der Magistrat und die Stadtverordneten-Versammlung von Pyritz richtete unterm 28. März ein Gesuch um Aufnahme der Bahn Berlin-Pyritz-Stargard in den zur Berathung gestellten Gesetz-Entwurf wegen der Anleihe von 50 600 000 Thlr. für Staats-Eisenbahnen an das Königliche Staats-Ministerium.

Die Eröffnung der Bahnlinie Rothenburg-Reppen ist nunmehr für den Güterverkehr auf den 1. Mai, für den Personenverkehr auf den 1. Juni definitiv festgesetzt.

Das Eisenbahn-Comité zu Mohrungen hat durch seine Deputirten Bürgermeister Schmidt und v. Lücken-Venedien eine Petition an den Handelsminister, das Herrenhaus und das Haus der Abgeordneten gesandt, in welcher darum gebeten wird, die von den verneigten Ost- und Westpreussischen Mitgliedern des Landtags vorgeschlagene Eisenbahn, welche von Mlawa über Neidenburg nach Biessellen und von da einerseits nach Kobbelbude, andererseits nach Güldenboden gebaut würde, auf Staatskosten herstellen zu lassen.

Von mehreren Reichstagsmitgliedern ist beim Reichstage der Antrag gestellt worden und hat sehr zahlreiche Unterstützung gefunden, den Reichskanzler aufzufordern, mit der Ausführung der durch das Gesetz vom 16. Juni 1872 vorgesehenen Eisenbahn von Colmar nach Breisach, eventuell insofern dem Brückenbau über den Rhein noch Hindernisse entgegenstehen sollten, mit dem Bau der Bahn von Colmar bis zum Rhein baldigst vorzugehen.

* **Berlin-Görlitzer Eisenbahn.** (Eröffnung der Zweigbahn Lübbenau-Kamenz.) Die landespolizeiliche Abnahme der Bahn von Lübbenau nach Senftenberg hat am 21. d. M. stattgehabt und wird mit der auf den 1. Mai cr. festgestellten Eröffnung dieser Strecke die von der Berlin-Görlitzer Eisenbahn gebaute $9_{,52}$ Meilen = $71_{,39}$ Kilom. lange Bahn Lübbenau-Kamenz (Landesgrenze) der Durchgangsverkehr eröffnet werden.

Da die Aenderung des Sommerfahrplanes der Deutschen Bahnen erst am 1. Juni cr. eintreten wird, so ist für den Monat Mai für die Strecke Lübbenau-Kamenz ein Interimsfahrplan festgestellt, nach welchem in jeder Richtung nur 2 Züge verkehren. Da diese Züge zwischen die vor-

handenen Züge der Berlin-Görlitzer Bahn und der Sächsischen Staatsbahn Kamenz-Radeberg-Dresden eingeschoben werden mussten, so konnte der Anforderung guter Anschlüsse für dieselben nur in geringem Masse Rechnung getragen werden.

Mit dem 1. Juni cr. werden aber 3 Züge in jeder Richtung coursiren und dieselben gute Anschlüsse zwischen Berlin und Dresden bieten.

Durchgangswagen werden in den im directen Anschlusse an die Berlin-Görlitzer Courierzüge beförderten Zügen zwischen Berlin und Dresden coursiren.

Ausland.

— A — **Russland.** Im Februar d. Js. wurde der provisorische Baubetrieb eröffnet auf der Strecke von Rostow bis Archangelskaja (193 Werst) der Rostow-Wladikawkas Bahn; bis Ende 1874 sollen die Schienen längst der ganzen Bahn gelegt sein; das grösste Bauobject ist die Brücke über den Don bei Rostow, nach deren Vollendung erst die Verbindung mit dem übrigen Russischen Bahnnetz hergestellt sein wird.

Am 25. März ist ferner der provisorische Betrieb auf der kurzen (13 Werst) Flügelbahn von der Station Sosnowka der Tambow-Saratower Bahn bis zum Dorf Bykowo eröffnet worden.

Die Bahn Morschansk-Sisran soll im August d. J. dem Verkehr übergeben werden. Die Bahnen Orel-Witebsk, Dünaburg-Witebsk und Orel-Griasi sollen das zweite Geleise bauen und zu diesem Zweck das Geld von der Regierung vorgeschossen werden.

Der Umbau der hölzernen Brücken über die Msta und Werebja auf der Nicolai-Bahn soll nach dem Voranschlag 1½ Millionen Rubel kosten und sofort in Angriff genommen werden.

Die Liwny-Werchowje-Bahn beabsichtigt die Regierung unter der Bedingung an eine Privatgesellschaft zu verkaufen, dass die Spurweite von 3′ 6″ auf die normale von 5′ gebracht und die Bahn womöglich in südlicher Richtung fortgesetzt werden soll. Hingegen beabsichtigt die Regierung die Abo-Tamerfors-Tawastehus-Bahn, ferner die Borgosche und Hangöschen Zweigbahnen zu übernehmen, da die finanziellen Verhältnisse dieser Bahnen derart sind, dass die letztgenannte nicht einmal ihre Ingenieure zahlt. Im Laufe dieses Monats wird mit dem Ausbaue des Moskauer Pferdebahnnetzes begonnen und zwar durch den Generalunternehmer P. J. Gubonin, dem auch der Bau der grossen Ural-Samaraschen Pferdebahn in der ersten Gesellschaftsversammlung vom 11/23. März d. J. übertragen wurde.

Zur Zeit sind folgende grössere Hafenbauten begonnen worden: in Poti nach dem Project des Ingenieurs Scharinzow. Unternehmer General a. D. v. Falkenhagen. In Suchum wird ein grosser Molo ausgeführt. In Kertsch (am Ausfluss des Azowschen Meeres) werden bedeutende Vertiefungsarbeiten vorgenommen. Unternehmer ist Herr Jewreinow.

Die Städte St. Petersburg (1860000 Rubel), Taganrog und Tambow haben Submissionen für grössere Wasserleitungen, Saratow für ein Gaswerk ausgeschrieben.

—st— **Vesuvbahn.** Eine Actiengesellschaft in Neapel erstrebt die Ausführung einer Bahn, die von dieser Stadt ausgehend bis zum Krater des Vesuv hinaufführt. Die ganze Bahnlänge beträgt 26 Kilom., wovon 23 als gewöhnliche Bahn, der Rest als Seilbahn ausgeführt werden soll. Die Maschine will man am Fuss der geneigten Ebene aufstellen, die Geleise mit Brüstungsmauern eintassen, die bis zur Höhe der Wagenfussböden hinaufreichen und die Stützpunete für 4 Klauen bilden sollen, die im Fall eines Seilbruches in Wirksamkeit treten.

Technisches.

—st— **Statistische Mittheilungen aus dem Zugförderungs- und Werkstättendienst der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Statistik, die Grundlage zur Lösung der meisten öconomischen und commereiellen Fragen, und deshalb namentlich von grosser Wichtigkeit bei Transportunternehmungen, deren vielverzweigte technische und commercielle Geschäfte schwer zu überblicken und zu beurtheilen sind, hat stets in allen Branchen der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn besondere Beachtuug gefunden. Unsere am Schlusse genannte Quelle enthält mehrere Tabellen der wichtigsten statistischen Resultate aus dem Zugförderungs- und Werkstättendienst der gedachten Anstalt, denen wir folgende Daten entnehmen:

a) Arbeiterstand, Lohn und Materialaufwand der Werkstätten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1859—1872.

	1859	1872
Stand der Werkstätten-Arbeiter	1454	1647
Arbeitslohn	499 229 Fl.	987 520 Fl.
Materialwerth	1 202 730 Fl.	2 042 449 Fl.
Durchschnittlicher Lohn eines Arbeiters pro anno	343 Fl.	560 Fl.
Durchshnittlicher Lohn pro Arbeitstag .	$1,_{15}$ Fl.	$2,_{06}$ Fl.
Ausschliesslich für Erhaltung der Fahrbetriebsmittel wurden aufgewendet:		
für Maschinen	218	315
für Wagen	5176	9615
Arbeiter	1075	1166
Arbeitslohn	369 026 Fl.	759 084 Fl.
Materialwerth	613 519 Fl.	647 739 Fl.
Erhaltungskosten der Fahrbetriebsmittel pro Zugmeile an Lohn und Material . .	$2,_{15}$ Fl.	$1,_{74}$ Fl.

Zu bemerken ist, dass die Materialpreise gegenwärtig um 20—40 Procent höher stehen als vor 14 Jahren.

b) Wagen Reparatur-Stand. Eine Verminderung des Reparatur-Standes der Fahrzeuge ist als eine Vermehrung des Standes derselben zu betrachten, steigert demnach die Leistungsfähigkeit der Bahn, verdient somit Beachtung. Aus der Tabelle über den durchschnittlichen Wagen-Reparatur-Stand der verschiedenen Wagen-Classen in den einzelnen Monaten des Jahres 1872 ist die nahezu constante und geringe Höhe der Reparaturziffer bemerkenswerth. Dieselbe beträgt im Durchschnitt per Monat $3,_{8}$%. Dieses günstige Ergebniss ist der guten Construction der Wagen im Allgemeinen, der jährlichen Revision derselben, dem guten Bahnzustand und der grossen Anzahl Schalengussräder, bei welchen selten flache Stellen, wie sie bei den Tyres eintreten, vorkommen, was viel zur Erhaltung der Wagen, insbesondere der Lager und Federn beiträgt. Der totale Reparatur-Stand in den letzten Jahren 5 Procent selten überstiegen.

c) Feuerröhen-Erhaltungskosten 1861—1872. Aus dieser Tabelle lässt sich Folgendes entnehmen: Während des Zeitraumes von 12 Jahren waren 435 778 Stück messingene Feuerröhren zu erhalten; hiervon wurden 99 596 Stück mit neuen Kupferstützen versehen und dafür $1,_{417}$ Fl. per Stück für Lohn und Material aufgewendet, und 43 100 gänzlich unbrauchbare durch neue ersetzt, was per Stück $18,_{023}$ Fl. kostete. Im Durchschnitt entfiel in 12 Jahren auf ein Feuerrohr $1,_{143}$ Fl. Erhaltungskosten und für eine Zugmeile $0,_{071}$ Fl. Der Ersatz für 100 Stück des gesammten Feuerröhrenstandes betrug in dem Zeitraume von 12 Jahren $9,_{9}$ Procent.

d) Schalen-Gussräder. Die Uebersicht über die in der Periode von 1865 bis 1872 vorgekommenen Brüche zeigt, dass während 8 Jahren bei gegenwärtig 17 008 solchen Rädern nur 10 Brüche vorgekommen sind. Die Zahl der Brüche ist nicht grösser als bei den schmiedeeisernen Rädern und ist noch zu bemerken, dass die gebrochenen Gussräder älterer, für die gesteigerten Tragfähigkeiten der Wagen zu schwacher Construction gewesen sind.

e) Das Heisslaufen bei Wagenlagern. Das Heisslaufen gehört bei Wagen zu den am häufigsten vorkommenden Gebrechen und hat fast immer das Aussetzen der Wagen und dadurch Störungen im Betriebe zur Folge. Nöthig ist es daher, die Ursachen solcher Vorkommnisse aufzusuchen und sie zu beseitigen, was bei der grossen Zahl von Lagern (bei der Nordbahn über 40 000) viele, mitunter weitläufige Erhebungen, genaue Aufzeichnungen und scharfe Controle erfordert, wenn wirksam eingegriffen werden soll. Aus der Tabelle über die in den Jahren 1865—1872 vorgekommenen Fälle von Heisslaufen auf der Nordbahn ist zu ersehen, dass im Jahre 1866 von den 5993 Wagen $41,_{1}$%, im Jahre 1872 von den 9615 Wagen nur mehr $20,_{6}$% heissgelaufen sind. In diesem Jahre kommt auf 18809 Achsmeilen ein heissgelaufenes Lager und ergiebt dies, dass erst nach einem Zeitraume von 19 Jahren ein Wagenlager heiss geht. Uebrigens tritt dasselbe fast ausnahmslos nur bei schwer belasteten Güterwagen ein, und kommt bei Personenwagen äusserst selten vor. Die Nordbahn hat Lager, die periodisch geschmiert werden und verwendet fast nur Mineralöl. (Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens).

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

3. Mai Eperies-Tarnower Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Budapest.
4. „ *Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover Tagesordnung siehe in No. 27 S. 300.
5. „ Alföld-Fiumaner Eisenbahn in Budapest.
6. „ Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn-Gesellschaft zu Cottbus.
9. „ *Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
9. „ *Baugesellschaft für Eisenb.-Unternehmungen F. Plessner & Co. zu Berlin.
10. „ *Waagthaleisenbahn-Gesellschaft zu Pressburg. Siehe S. 323.
11. „ Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
11. „ *Stettiner Eisenbahnbedarf- und Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Arthursberg“ zu Stettin.
12. „ Muldenthal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
13. „ Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Commanditgesellschaft auf Actien. E. Besckow zu Berlin. S. S. 323.
16. „ Aachen-Mastrichter-Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen.
16. „ Schweizerische Westbahnen zu Lausanne.
18. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Wien.
18. „ Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. S. S. 336.
19. „ Böhmische Westbahn zu Wien. S. S. 336.
19. „ Brünn-Rossitzer Eisenbahn in Wien.
20. „ Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in Braunschweig. Auf der Tagesordnung stehen u. A. folgende Gegenstände: 3) Bau einer Zweigeisenbahn von Blankenburg nach der an der Michaelsteiner Chaussee bei Blankenburg belegenen Hochofenanlage der Harzer Werke zu Rübeland und Zorge. 4) Aufnahme einer 5 % Prioritätsanleihe von 100 000 Thlr. zur Bestreitung der Anlagekosten der gedachten Zweigbahn, resp. zur Vermehrung der Betriebsmittel etc. 5) Vertrag der Halberstadt-Blankenburger

Eisenbahngesellschaft mit den Harzer Werken zu Rübeland und Zorge, wegen Betriebes der ad 3 gedachten Zweigbahn und der Seitens der Harzer Werke zu übernehmenden Garantie.

20. Mai Kaiserin Elisabethbahn zu Wien.
21. „ Galizische Carl-Ludwigsbahn zu Wien.
21. „ Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest.
22. „ Altenburg-Zeitzer Eisenbahn zu Altenburg.
23. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Teplitz. S. S. 323.
26. „ Bayerische Ostbahn zu München.
27. „ Böhmische Nordbahn-Gesellschaft zu Prag. S. S. 351.
28. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. S. S. 346.
28. „ Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag. S. S. 351.
30. „ Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges. zu Ludwigslust.
30. „ Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Ges. zu Wien.
1. Juni Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft zu Königsberg i. Pr.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
1.	Mai	zu Neumünster	Altona-Kieler E.	Erdarbeiten	325
1.	„	zu Berlin	Berliner Nordb.	Brückenschwellen u. Bohlenbelag	—
1.	„	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Hochbauarbeiten	—
1.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Baumaterialien	324
1.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen	324
1.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Erdarbeiten	—
2.	„	zu Aachen	Kgl. Eisenb.-Commiss.	Maurer- etc. Arbeiten	—
2.	„	zu Artern	Magdeb.-Halberst. E.	Brückenbau	309
2.	„	daselbst	dieselbe	Spundwände etc.	209
2.	„	zu Dresden	Sächs. Stsb.	Eiserne Brücken	364
4.	„	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Hochbauarbeiten	—
4.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk E.	Bekleidungsmaterialien	324
4.	„	zu Fulda	Frankf.-Behraer E.	Erd- u. Maurerarbeiten	—
4.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Dienstgebäude auf Bahnh. Breslau	—
4.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
4.	„	zu Cöln	dieselbe	Materialien-Verkauf	—
4.	„	zu Königsborn	Westfälische E.	Ziegel- u. Bruchsteine	—
5.	„	zu Dortmund	Dortmund-Enscheder E.	ca. 140 Oefen	—
5.	„	zu Guben	Niederschles.-Märk. E.	Lagerplatz-Verpachtung	—
5.	„	zu Dresden	Pirna-Camenzer Stsb.	Schwellen-Hölzer	—
5.	„	zu Memel	Tilsit-Memeler E.	Hochbauarbeiten	—
5.	„	zu Wien	General-Inspection der Oesterr. Eisenb.	Erd-, Maurer- etc. Arbeiten auf Bahn Divazza-Pola-Rovigno	—
6.	„	zu Cassel	Hannov. Stsb.	Empfangsgebäude zu Wülfel	—
6.	Mai	zu Harburg	Hannov. Stsb.	Tischler-, Metall-, Glaser- etc. Arbeiten auf Bahnh. Lüneburg	—
6.	„	zu Königsberg	Preuss. Ostb.	428 kief. Rundpfähle	—
6.	„	zu Münster	Westfälische E.	20 000 Cbm. Kies	—
7.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk. E.	Erd- u. Maurerarbeiten etc.	—
8.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Materialien-Verkauf	—
8.	„	zu Harburg	Hannov. Stsb.	Materialien-Verkauf	365
9.	„	zu Graben	Badische Stsb.	Einfriedungslatten	—
9.	„	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Schreinerarbeiten auf Bahnh. Elm	—
9.	„	daselbst	dieselbe	Fenster für Empfangsgebäude zu Elm	—
9.	„	zu Insterburg	Thorn-Insterburg	35 Doppelfenster	—
9.	„	zu Dresden	Muldenthalb.	Maurerarbeiten an Brücken	—
10.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Verkauf von Trajectponten	—
10	„	daselbst	dieselbe	Oberbauarbeiten	—
10.	„	zu Deutz	dieselbe	Holzconstruction	—
10.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Kohlen u. Coaks	—
11.	„	zu Frankfurt	Hanau-Offenb.-Frankf.	Eiserne Ueberbauten	365
11.	„	zu Cassel	Hannov. Stsb.	Materialienverkauf	—
12.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Eisenconstruction	363
12.	„	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Materialverkauf	—
12.	„	zu Königsberg	Preuss. Ostbahn	415 Tonnen Stettiner Portland-Cement	—
12.	„	zu Meiningen	Werrab.	Dachconstructionen	352
14.	„	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Schwellen	—
15.	„	zu Dresden	Chemnitz-Aue-Adorf	Betriebs-Einrichtungen, Barrieren, Signale	364
15.	„	daselbst	dieselbe	desgl. Locomotiv-Drehscheiben etc.	364
15.	„	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Schienen	364
15.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Schraubenkuppelungen	364
15.	„	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	Achsen, Räder, Federn	—
16.	„	zu Bremen	Hannov. Staatsb.	Bahnmeister-Wohnung auf Haltestelle Dörverden	—
18.	„	zu Düsseldorf	Berg.-Märk. E.	Bahnh.-Restaur. zu Blankenstein, Bommern u. Volmarstein	—
18.	„	zu Leipzig	Leipzig-Dresden	Verkauf alter Schienen	364
19.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Steinkohlen	365
20.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Eiserner Ueberbau für Ruhrbrücke bei Kettwig	—
28.	„	zu Wien	Gl.-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven, Wagen etc. für die Istrianer Bahn	—
1.	Juni	zu Cöln	Rheinische E.	Bekleidungsmaterialien	363
1.	Juli	zu Berliu	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Königliche Ostbahn.

Fahrplan vom 15. Mai 1874 ab.

Cours Berlin-Eydtkuhnen.

Stationen		Personen-zug 25.	Courier-zug 1.	Personen-zug 7.	Personen-zug 27.	Personen-zug 5.	Personen-zug 23.	Courier-zug 3.	Personen-zug 9.	Personen-zug 9.	Personen-zug 11.	Personen-zug 13.
		Morgens	Morgens	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends	Abends				
Berlin	Abfahrt	6,40	8,45	9,25	1,55	6,10	9,30	10,45				
Cüstrin		9,26	10,26	11,46	4,23	9,31	1,10	12,31				
Landsberg		11,4	11,20	12,52	5,44	11,16	2,49	1,27				
Kreuz		1,38	12,56	2,39	7,38	1,36	5,6	2,43				
Schneidemühl	Ankunft	3,5	2,3	3,59	9,1	3,22	6,52	3,45	Abends		Vorm.	
	Abfahrt	3,20	2,13	4,7	9,13	3,55	7,8	3,53	9,18		11,28	
Conitz		Nachm. über Bromberg	3,59	6,9	Abends weiter über Bromberg.	6,49	Morgens über Bromberg	über Bromberg	11,22		1,44	
Dirschau			6,19	9,26		10,17		8,40	2,11	Morgens 5,21	Nachm. Ankunft	Nachm. 2,21
Elbing			7,15	10,49		12,11		9,41	Morgens Ankunft	6,50	Pers.-Zug 9	3,58
Königsberg			9,44	2,3		4,33		12,25		10,3 Vorm. Ankunft	Morgens 6 —	7,54
Insterburg			11,33	4,32		7,52		2,29			9,44	11,49
Eydtkuhnen	Ankunft		12,37 Nachts	6,9 Morgens		9,55 Abends		3,47 Nachm.			11,55 Vorm.	1,48 Morg.

Cours Eydtkuhnen-Berlin.

Stationen	Personenzug 14.	Courierzug 2.	Personenzug 6.	Courierzug 4.	Personenzug 8.	Personenzug 10.	Personenzug 24.	Personenzug 26.	Personenzug 28.	Personenzug 12.	Gem. Zug 116.
	Morgens	Morgens	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends					
Eydtkuhnen . . . Abfahrt	2,53	6,17	7,35	2,27	3,25	9,51					
Insterburg	4,58	7,20	9,45	3,45	5,45	12,11					
											Abends
Königsberg	7,56	9—	1,3	5,50	10—	3,37					6,15
Elbing	12,3	11,2	5—	8,2	12,50	7,6					3—
Dirschau	1,29	12,1	7,11	9,4	2,17	9,1					5,14
	Nachm.									Abends	Morgens
Conitz	Ankunft	2,12	10,34	über Bromberg	5,11	12,18				6,5	Ankunft
	weiter nach Bromberg						Abends	Nachm.	Vorm.		
Schneidemühl		4,1	1,39	1,26	7,18	2,9	9,6	2,43	11,26	8,29	
Kreuz		5,6	3,41	2,34	9,4	Nachm. Ankunft	11,22	4,11	1,17	Abends Ankunft	
Landsberg		6,11	5,48	3,39	10,40		1,32	6,24	2,42		
Cüstrin		7,8	7,34	4,35	12—		3,18	7,46	3,49		
Berlin . . . . . Ankunft		8,45	10,50	6,20	2,38		6,55	10,30	6—		
		Abends	Vorm.	Morgens	Nachm.		Morgens	Abends	Abends		

Cours Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Insterburg.

Stationen	Personenzug 25.	Personenzug 31.	Personenzug 29.	Personenzug 27.	Gem. Zug 121.	Personenzug 23.	Courierzug 3.	Schnellzug 21.
	Nachm.			Abends	Vorm.	Morgens	Morgens	
Schneidemühl . . Abfahrt	3,20			9,13	9,23	7,8	3,53	Morgens
Bromberg	6—		Abends	11,51	2,40	10,1	5,30	5,48
Thorn	7,26	Morgens	7,50	1,15	Nachm. Ankunft	12,10	Morgens Ankunft	7,11
Osterode	Abends Ankunft	4,30	11,20	Morgens Ankunft		4,28		10,4
Korschen		7,42	Abends Ankunft			8,19		12,31
Insterburg . . . Ankunft		9,35				10,40		1,58
		Vorm.				Abends		Nachm.

Stationen	Gem. Zug 122.	Personenzug 32.	Schnellzug 22.	Courierzug 4.	Gem. Zug 126.	Personenzug 30.	Personenzug 24.	Personenzug 26.	Personenzug 28.
		Abends	Nachm.				Morgens		
Insterburg . . . Abfahrt	Morgens	6,20	3,50				5,20		
Korschen	2,55	8,27	5,13			Morgens	7,53		
Osterode	8,44	11,24	7,34			4,15	11,34	Vorm.	Vorm.
Thorn	Vorm. Ankunft	Abends Ankunft	10,27	Abends	Nachm.	7,8	4,13	11—	7,27
Bromberg			11,28	11,50	1,29	Vorm. Ankunft	6,12	12,26	9,6
Schneide-mühl Ankunft			Abends Ankunft	1,16	6,23		8,47	2,28	11,11
Schneide-mühl Abfahrt nach Berlin				1,26	Abends		9,6	2,43	11,26
				Morgens			Abends	Nachm.	Vorm.

Cours Bromberg-Dirschau.

Stationen	Courierzug 3.	Personenzug 61.	Personenzug 63.	Gem. Zug 67.
	Morgens	Vorm.	Abends	Nachm.
Bromberg . . . . Abfahrt	5,51	10,4	6,3	12,35
Dirschau . . . . Ankunft	8,20	2—	9,3	5,54
	Vorm.	Nachm.	Abends	Nachm.

Der Abends 10 Uhr 45 Minuten von Berlin abgehende Courierzug No. 3 fährt von Schneidemühl über Bromberg nach Dirschau-Königsberg-Eydtkuhnen.

Stationen	Personenzug 62.	Personenzug 64.	Courierzug 4.	Gem. Zug 68.
	Morgens	Nachm.	Abends	Vorm.
Dirschau . . . . Abfahrt	5,36	2,1	9,4	10,16
Bromberg . . . . Ankunft	8,48	5,38	11,32	3,55
	Vorm.	Nachm.	Abends	Nachm.

Der Nachmittags 2 Uhr 27 Minuten von Eydtkuhnen abgehende Courierzug No. 4 fährt von Dirschau über Bromberg nach Schneidemühl-Berlin.

Cours Dirschau-Danzig-Neufahrwasser.

Stationen	Personen-zug 71.	Personen-zug 73.	Personen-zug 75.	Ge-mischter Zug 77.	Personen-zug 79.	Ge-mischter Zug 81.	Ge-mischter Zug 83.	Ge-mischter Zug 85.	Personen-zug 87.
	Morgens	Morgens	Vorm.	Vorm.	Mittag	Nachm.	Abends	Abends	Abends
Dirschau . . . . Abfahrt	2,25	5,40	8,50	10,35	12,15	2,25	6,20	7,40	9,30
Danzig lege Thor	5 —	7,30	9,50	12,20	1,35	5,10	7,20	9,35	10,45
Danzig hohe Thor	5,15	7,45	Vorm.	Mittag	1,50	5,25	Abends	Abends	11 —
Neufahrwasser . . . . . Ankunft	5,30	8 —	Ankunft	Ankunft	2,5	5,40	Ankunft	Ankunft	11,15
	Morgens	Vorm.			Nachm.	Nachm.			Nachts

Stationen	Personen-zug 72.	Personen-zug 74.	Personen-zug 76.	Ge-mischter Zug 78.	Personen-zug 82.	Personen-zug 84.	Ge-mischter Zug 88.	Ge-mischter Zug 90.
		Morgens	Vorm.		Nachm.	Abends		Nachts
Neufahrwasser . . . . . Abfahrt		6,25	9,35		3,25	6,40		11,40
Danzig hohe Thor	Morgens	6,43	10 —	Vorm.	3,43	7,15	Nachts	12,10
Danzig lege Thor	4 —	7,15	10,35	11,20	5 —	7,50	12,15	Nachts
Dirschau . . . . Ankunft	5 —	8,15	11,35	1,10	6 —	8,50	1,50	Ankunft
	Morgens	Vorm.	Vorm.	Nachm.			Morgens	

Cours Frankfurt-Cüstrin.

Stationen	Personen-zug 41.	Personen-zug 43.	Personen-zug 45.	Ge-mischter Zug 47.	Ge-mischter Zug 49.	Ge-mischter Zug 51.
	Morgens	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends	Abends
Frankfurt . . . . Abfahrt	6,20	10,20	2,35	5,5	7,10	9,50
Cüstrin . . . . Ankunft	7,20	11,20	3,35	6,40	8,53	11,25
	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends	Nachts

Stationen	Ge-mischter Zug 42.	Personen-zug 44.	Ge-mischter Zug 46.	Personen-zug 48.	Ge-mischter Zug 50.	Personen-Zug 52.	Ge-mischter Zug 54.
	Morgens	Morgens	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends	Abends
Cüstrin . . . . Abfahrt	3,30	4,45	7,50	12,15	4,35	7,55	9,40
Frankfurt . . . . Ankunft	5,10	5,50	9,32	1,20	6,20	9 —	11,10
	Morgens	Morgens	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends	Abends

Cours Thorn-Otloczyn.

Stationen	Schnell-zug 21a.	Ge-mischter Zug 23a.	Personen-zug 25a.
	Vorm.	Nachm.	Abends
Thorn . . . Abf.	7,25	12,25	7,46
Otloczyn . . Ank.	7,46	1 —	8,7
Alexandrowo Ank.	8 —	1,22	8,21
	Vorm.	Nachm.	Abends

Stationen	Schnell-zug 22a.	Ge-mischter Zug 24a.	Personen-zug 26a.
	Abends	Nachm.	Vorm.
Alexandrowo Abf.	9 —	2,22	9,57
Otloczyn . . .	9,14	3,4	10,16
Thorn . . Ank.	9,33	3,35	10,35
	Abends	Nachm.	Abends

Cours (Berlin)-Fredersdorf-Rüdersdorf.

Stationen	Ge-mischter Zug 91.	Ge-mischter Zug 93.	Ge-mischter Zug 95.	Ge-mischter Zug 97.	Ge-mischter Zug 99.
	Morgens		Nachm.		
Berlin . . . Abf.	7,25	Vorm.	2,50	Nachm.	Abends
Fredersdorf . .	8,40	10,15	4,5	5,35	7,15
Rüdersdorf . Ank.	8,55	10,30	4,20	5,50	7,30
	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends

Stationen	Ge-mischter Zug 92.	Ge-mischter Zug 94.	Ge-mischter Zug 96.	Ge-mischter Zug 98	Ge-mischter Zug 100.
	Vorm.	Mittag	Nachm.	Abends	Abends
Rüdersdorf . Abf.	9,25	12,15	4,55	6,30	8,25
Fredersdorf . .	9,40	12,24	5,10	6,45	8,44
Berlin . . . Ank.	Ankunft	1,25	Ankunft	Ankunft	9,45
		Nachm.			Abends

Berlin, den 21. April 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Thüringische Eisenbahn.

Bei der am 4. d. M. stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1874 zu amortisirenden Prioritäts - Obligationen unserer Gesellschaft sind die nachstehend verzeichneten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der Letzteren

vom 1. Juli cr. ab

1) in **Erfurt** bei unserer **Hauptkasse,**
2) in **Dessau** bei Herrn **J. H. Cohn** und bezüglich der Serien I, III und IV für dessen Rechnung:
3) in **Berlin** bei den Herren **Breest & Gelpcke,**
4) in **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
5) in **Leipzig** bei der **Leipziger Bank**, und bezüglich der Serie V ausser bei den ad 1 und 4 genannten Stellen:
6) in **Berlin** bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft,**
7) in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,**
8) in **Weimar** bei der **Weimarischen Bank,**
9) in **Erfurt** bei Herrn **Adolph Stürcke**

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Serie) und vom 1. März 1857 (IV. Serie) sind Coupon No. 12 und der Talon; den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Serie) die Coupons No. 10 bis 12 und der Talon und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Serie) die Coupons No. 9 bis 12 und der Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichnisse als **rückständig aus früheren Verloosungen** aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betreffenden Capitalbeträge auf.

Erfurt, den 10. April 1874.

Die Direction.

Verzeichniss

der am 4. April 1874 ausgeloosten, vom 1. Juli 1874 ab zur Einlösung kommenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

Serie A zu 1000 Thaler. 7 Stück.

No. 143. 146. 173. 204. 226. 303. 471.

Serie B zu 500 Thaler. 27 Stück.

No. 94. 109. 274. 418. 423. 484. 498. 544. 652. 654. 751. 757. 838. 905. 960. 1000. 1079. 1093. 1186. 1192. 1513. 1596. 1691. 1821. 1861. 1884. 1958.

Serie C zu 200 Thaler. 101 Stück.

No. 48. 70. 87. 166. 198. 274. 414. 443. 488. 603. 606. 660. 739. 777. 803. 813. 871. 886. 890. 1184. 1202. 1277. 1278. 1401. 1418. 1433. 1439. 1445. 1447. 1506. 1922. 1995. 2005. 2077. 2126. 2130. 2443. 2519. 2761. 2814. 2973. 2983. 3084. 3112. 3180. 3238. 3279. 3308. 3573. 3636. 3642. 3803. 3954. 3971. 4009. 4015. 4025. 4065. 4196. 4430. 4481. 4681. 4702. 5080. 5116. 5185. 5242. 5308. 5410. 5591. 5642. 5848. 5883. 5936. 5999. 6013. 6159. 6165. 6180. 6232. 6337. 6338. 6480. 6583. 6924. 6984. 6986. 6988. 7025. 7028. 7054. 7108. 7156. 7168. 7174. 7205. 7236. 7301. 7354. 7364. 7455.

Serie D zu 100 Thaler. 134 Stück.

No. 105. 107. 158. 300. 375. 445. 593. 597. 659. 720. 749. 765. 914. 940. 993. 1061. 1172. 1300. 1363. 1376. 1378. 1417. 1537. 1548. 1573. 1613. 1686. 1816. 1990. 2000. 2227. 2287. 2338. 2339. 2346. 2384. 2404. 2557. 2645. 2797. 2888. 3039. 3083. 3142. 3177. 3235. 3240. 3317. 3371. 3432. 3442. 3533. 3615. 3630. 3718. 3797. 4000. 4112. 4237. 4298. 4316. 4403. 4433. 4638. 4793. 4928. 5126. 5302. 5322. 5407. 5437. 5470. 5472. 5484. 5556. 5616. 5891. 5965. 6152. 6155. 6179. 6324. 6550. 6603. 6618. 6631. 6744. 7062. 7085. 7214. 7388. 7602. 7728. 7797. 7847. 7857. 7865. 7966. 8142. 8292. 8330. 8404. 8516. 8517. 8586. 8659. 8690. 8732. 8771. 8898. 8935. 8947. 8963. 9081. 9243. 9278. 9363. 9408. 9482. 9484. 9524. 9574. 9627. 9628. 9662. 9863. 9867. 9876. 9915. 9937. 9943. 9956. 9969. 9991.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupon No. 12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Serie C zu 200 Thlr. No. 1373.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1214. 5717.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Serie B zu 500 Thlr. No. 1815.
Serie C zu 200 Thlr. No. 289. 1049.
Serie D zu 100 Thlr. No. 4500. 4577.

3) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Serie B zu 500 Thlr. No. 159. 1586.
Serie C zu 200 Thlr. No. 1903. 2481. 2597. 3750. 3751.
Serie D zu 100 Thlr. No. 612. 3184. 4359. 4559. 4869.

4) aus der Verloosung vom 3. April 1872:
Serie B zu 500 Thlr. No. 1144. 1803. 1845. 1975.
Serie C zu 200 Thlr. No. 97. 736. 1534. 2118. 2529. 3634. 4821. 5301. 5620. 7130. 7481.
Serie D zu 100 Thlr. No. 391. 398. 929. 2540. 3204. 3542. 3834. 4179. 5023. 5248. 6032. 7208. 7986. 8909. 9717.

5) aus der Verloosung vom 9. April 1873:
Serie C zu 200 Thlr. No. 324. 762. 1464. 2319. 2376. 2466. 2768. 3835. 5183. 5895. 5917. 5924.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1533. 1862. 3603. 3816. 3976. 4285. 4357. 5015. 7499. 8189. 8501. 9910. 9987.

II. Emission. (Serie II.)

Von der jetzt $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 6 Stück.

No. 82. 91. 132. 244. 275. 302.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 29 Stück.

No. 32. 97. 144. 266. 377. 420. 427. 540. 574. 584. 594. 688. 706. 723. 830. 861. 902. 1020. 1139. 1209. 1248. 1307. 1370. 1433. 1486. 1722. 1730. 1888. 1906.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 58 Stück.

No. 80. 100. 198. 259. 476. 534. 624. 836. 871. 902. 937. 943. 1283. 1357. 1374. 1396. 1489. 1495. 1570. 1635. 1712. 1720. 1745. 1760. 1784. 2213. 2232. 2263. 2269. 2316. 2487. 2516. 2517. 2545. 2648. 2735. 2737. 2860. 2914. 2936. 2952. 3103. 3134. 3265. 3283. 3301. 3367. 3406. 3468. 3581. 3582. 3607. 3641. 3650. 3687. 3747. 3834. 3852.

Sämmtliche Obligationen sind mit den Coupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 309.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 968. 1932. 1957.
2) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 28.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 443. 663. 688. 1944. 2621. 2761. 3604.
3) aus der Verloosung vom 3. April 1872:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1517.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 137. 386. 810. 2788. 3005. 3129. 3157. 3242.
4) aus der Verloosung vom 9. April 1873:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 98. 558. 661. 1520. 1759.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 418. 641. 682. 1355. 1380. 1629. 1668. 1947. 2042. 2656. 2666. 2762. 2880. 3015. 3681. 3830. 3961.

III. Emission. (Serie III.)

Von der jetzt 4 procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 4 Stück.
No. 40. 312. 350. 379.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 39 Stück.
No. 143. 189. 294. 301. 440. 476. 606. 609. 855. 889. 915. 924. 1070. 1485. 1767. 1851. 1866. 1945. 1997. 2086. 2168. 2240. 2263. 2383. 2491. 2524. 2696. 2752. 2753. 2822. 2874. 2923. 2932. 3057. 3195. 3513. 3722. 3800. 3936.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 194 Stück.
No. 99. 176. 232. 256. 391. 465. 603. 680. 742. 750. 872. 873. 912. 953. 991. 1024. 1159. 1168. 1728. 1845. 2148. 2196. 2312. 2358. 2396. 2426. 2434. 2498. 2857. 2886. 2918. 2973. 3071. 3078. 3116. 3118. 3274. 3487. 3526. 3563. 3739. 3761. 3777. 3987. 4097. 4411. 4730. 5038. 5050. 5125. 5175. 5197. 5202. 5225. 5232. 5302. 5332. 5362. 5530. 5660. 5783. 5893. 6072. 6205. 6311. 6380. 6439. 6658. 6691. 6705. 6714. 7228. 7339. 7352. 7375. 7448. 7717. 7896. 8075. 8187. 8319. 8390. 8459. 8675. 8695. 9327. 9383. 9572. 9589. 9595. 9756. 9758. 10056. 10073. 10127. 10170. 10176. 10199. 10201. 10210. 10506. 10551. 10716. 10958. 10992. 11110. 11190. 11259. 11285. 11453. 11635. 11880. 12112. 12203. 12294. 12422. 12431. 12569. 12626. 12707. 12766. 13042. 13075. 13226. 13234. 13333. 13381. 13402. 13490. 13593. 13977. 14069. 14533. 14564. 14577. 14641. 14754. 14783. 14801. 14917. 15329. 15341. 15418. 15449. 15453. 15494. 15651. 15667. 15678. 16041. 16264. 16336. 16362. 16503. 16664. 16668. 16692. 17037. 17077. 17205. 17233. 17386. 17712. 17892. 17978. 18040. 18130. 18135. 18149. 18427. 18516. 18557. 18565. 18583. 18702. 18747. 18772. 18846. 18928. 19005. 19012. 19069. 19267. 19284. 19322. 19366. 19376. 19528. 19619. 19700. 19733. 19870. 19913. 19948.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupon 12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 4316. 16947.
2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1140.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 2026. 2160. 8128. 10323. 17016. 17405.
3) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2808.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 424. 888. 2822. 8120. 12584. 13136. 15567. 17221. 17768. 18213. 19531.
4) aus der Verloosung vom 3. April 1872:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 324. 2006.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 2050. 2222. 3845. 4206. 4257. 5955. 7125. 7511. 10462. 13184. 13336. 15614. 15789. 15861. 16028. 16131. 16286. 19029.
5) aus der Verloosung vom 9. April 1873:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 332. 582. 1474. 1491. 2275. 2435. 2866. 2903. 2926. 4821. 8988. 9736. 11026. 13709. 15568. 16741. 16769. 17826. 19815.

IV. Emission. (Serie IV.)

Von der 4$^{1}/_{2}$procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 10 Stück.
No. 54. 193. 236. 290. 425. 664. 786. 944. 1086. 1113.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 53 Stück.
No. 2. 16. 117. 361. 497. 510. 604. 633. 1002. 1127. 1318. 1353. 1379. 1419. 1574. 1658. 1706. 1729. 1964. 1978. 2248. 2368. 2408. 2452. 2610. 2631. 2644. 2712. 2739. 2806. 2873. 2913. 2992. 3028. 3032. 3066. 3178. 3285. 3406. 3697. 3912. 4119. 4254. 4328. 4500. 4709. 4780. 4806. 4914. 4926. 5818. 5865. 5945.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 189 Stück.
No. 30. 67. 298. 347. 348. 734. 807. 987. 1124. 1198. 1405. 1427. 1439. 1585. 1825. 1861. 1863. 1891. 1918. 1941. 1972. 1984. 1990. 2095. 2152. 2184. 2186. 2267. 2350. 2516. 2558. 2598. 2610. 2665. 2760. 2765. 2809. 2983. 3261. 3278. 3423. 3438. 3572. 3688. 3709. 4507. 5131. 5201. 5307. 5409. 5534. 5592. 5738. 5936. 5972. 6050. 6113. 6114. 6117. 6134. 6151. 6169. 6423. 6596. 6639. 6641. 6691. 6748. 6796. 6820. 6864. 6929. 7040. 7160. 7166. 7216. 7618. 7904. 8091. 8112. 8418. 8440. 8499. 8566. 8963. 9094. 9242. 9462. 9480. 9898. 9950. 10196. 10203. 10289. 10429. 10580. 10598. 10777. 10801. 10806. 10935. 11048. 11343. 11438. 11492. 11689. 11794. 11830. 11852. 11853. 12060. 12163. 12214. 12215. 12265. 12555. 12614. 12744. 12885. 13238. 13712. 13857. 13858. 14275. 14345. 14370. 14478. 14501. 14506. 14558. 14662. 14687. 15047. 15188. 15196. 15215. 15662. 15978. 15992. 16096. 16301. 16327. 16337. 16514. 16579. 16648. 16660. 16689. 16691. 16694. 16867. 16879. 16966. 17004. 17061. 17282. 17406. 17515. 17583. 17676. 17786. 17835. 17974. 18003. 18152. 18183. 18266. 18395. 18396. 18432. 18519. 18937. 18952. 19032. 19174. 19193. 19370. 19557. 19630. 19687. 19985. 20060. 20092. 20122. 20159. 20199. 20379. 20593. 20969.

Sämmtliche Obligationen sind mit Coupon No. 12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 1. April 1864:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6775.
2) aus der Verloosung vom 10. April 1865:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6923.
3) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 8932.
4) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 528.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1077.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 3855. 5148. 11553. 20920.
5) aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 569. 3208. 3894. 5908.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 3364. 3666. 4537. 5262. 5866. 6188. 6396. 7694. 9400. 11259. 12705. 13016. 16806. 17846. 19072.
6) aus der Verloosung vom 3. April 1872:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 677.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 248. 259. 1041. 1236. 1289. 2166. 5267. 5547. 5631.

Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 180. 270. 3766. 4142. 4164. 5434. 6296. 6692. 6907. 7489. 8124. 8388. 8414. 8806. 8953. 9277. 9683. 9825. 10178. 10213. 10245. 11217. 13885. 14130. 16965. 18534. 18779. 19286.

7) aus der Verloosung vom 9. April 1873:

Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 216. 728. 785.

Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 766. 769. 1775. 2189. 2326. 3065. 4595. 5071. 5657.

Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1203. 1593. 1689. 1783. 2051. 2680. 2682. 4210. 4542. 4888. 5046. 6077. 6270. 6401. 6405. 6777. 8825. 9207. 9278. 9398. 10576. 10804. 11188. 11194. 12224. 12258. 12490. 12764. 12812. 14852. 15105. 16041. 17363. 17564. 18103. 19337. 19779. 19898. 20098. 20515. 20678.

V. Emission. (Serie V.)

Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unterm 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 9 Stück.

No. 267. 299. 337. 350. 433. 1348. 1391. 1452. 1577.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 28 Stück.

No. 51. 115. 358. 464. 926. 960. 1067. 1235. 1795. 1995. 2017. 2105. 2383. 2490. 2582. 2669. 3001. 3184. 3189. 3226. 3235. 3291. 3301. 3578. 3784. 4164. 4507 4709.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 58 Stück.

No. 15. 299. 345. 361. 711. 1518. 1622. 1687. 1703. 1749. 1751. 1820. 1893. 2049. 3087. 3176. 3334. 3542. 3626. 3691. 3826. 3845. 4031. 4209. 4368. 4379. 4432. 4579. 4665. 4997. 5856. 5958. 5978. 6123. 6355. 6372. 6438. 6499. 6598. 7355. 7453. 7476. 7512. 7649. 7834. 8414. 8544. 9087. 9152. 9188. 9334. 9349. 9412. 9710. 9788. 9804. 9897. 10000.

Sämmtliche Obligationen sind mit den Coupons No. 9—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 3. April 1872:

Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2071.

Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1302. 5645. 5751. 6008. 6031.

2) aus der Verloosung vom 9. April 1873:

Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 3134.

Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 710. 1300. 1317. 6343. 9099.

Erfurt, den 8. April 1874.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Direction hat beschlossen, in Uebereinstimmung mit den übrigen Bahnverwaltungen Anträge auf Fahrgeldermässigungen für die Besucher von Versammlungen, Ausstellungen etc. künftig und zwar vom 1. Juli d. J. an abzulehnen.

Vorstehendes wird hierdurch bekannt gemacht.

Altona, den 23. April 1874.

Die Direction.
J. V.
Metzener.

Rheinische Eisenbahn.

Am 30. April treten nachstehende Tarife:

1) Tarif für den Linksrheinischen Eisenbahn-Verband vom 1. December 1863,
2) Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen der Westfälischen und Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Rheinischen Bahn andererseits via Obercassel und Neuss vom 1. April 1864

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen ausser Wirksamkeit.

Köln, den 23. April 1874.

Die Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni c. wird für die Stationen der Strecken Cöln-Bingerbrück und Troisdorf resp. Siegburg-Oberlahnstein eine theilweise Erhöhung der Personengeld-Tarife eintreten. Der abgeänderte Tarif kann in unserm hiesigen Geschäftslocale eingesehen werden.

Vom selben Tage ab wird die Gültigkeitsdauer sämmtlicher Retourbillets I. und II. Classe zwischen Stationen unserer Bahn gleichmässig auf 2 Tage (d. h. für den Tag der Ausgabe und den folgenden Tag) festgestellt. Das eintägige Retourbillet III. Classe zu ermässigtem Preise bleibt bestehen.

Cöln, den 11. April 1874. **Die Direction.**

Rheinische Eisenbahn.

Vom 1. Juni cr. ab werden auf unsern sämmtlichen Strecken Billets IV. Classe ausgegeben. Die Züge, zu welchen diese Billets Gültigkeit haben, sind aus dem demnächstigen Sommer-Fahrplane zu ersehen.

Vom nämlichen Tage ab kommen die bisher bestandenen Retourbillets IV. Classe in Wegfall, ebenso wird Marktgut ohne Begleitung zum Transport nicht mehr angenommen, und wird die unentgeltliche Beförderung desselben von der Ankunfts-Station bis zum Markte aufgehoben.

Cöln, den 11. April 1874. **Die Direction.**

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenconstruction der Bahnhofshalle zu Ems im Gewichte von

1) Schmiedeeisen 58 643,9 Kilogramm,
2) Gusseisen 12 117,1 „
3) Blei 168,0 „

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Zeichnungen, Gewichtsberechnung und Uebernahmsbedingungen liegen auf dem Bureau der unterzeichneten Direction in dem Empfangsgebäude der Nassauischen Eisenbahn hierselbst während der üblichen Bureaustunden zur Einsicht auf oder können nebst den Submissionsformularien auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Herstellungskosten von da bezogen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung der Eisenconstruction der Bahnhofshalle zu Ems“ bis zum Submissionstermine

Dienstag, den 12. Mai l. J., Vormittags 11 Uhr,

bei unterzeichneter Direction einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Wiesbaden, den 22. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Verding von Uniform-Materialien.

Zur Bekleidung unserer Betriebs-Beamten für das Jahr 1875 bedürfen wir ca. 23 000 Meter verschiedener Tuche, 46 000 Meter Futterstoffe, mehrere 100 Gross Dienstabzeichen und bronzirte Knöpfe, 6000 Stück gepresste und 1200 Stück Russische Mützenschirme, welche Materialien wir im Wege der Submission in Lieferung zu geben beabsichtigen.

Die Lieferungsbedingungen können entweder in unserem Directionsgebäude hier (im Bureau der Calculatur) oder in unserem Kleider-Depot am Central-Personen-Bahnhofe eingesehen, sowie auch auf frankirte Bestellungen von uns bezogen werden.

Die Lieferungs-Offerten wolle man versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Bekleidungs-Materialien“

bis zum **1. Juni** c. bei uns einreichen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Cöln, den 23. April 1874.

Die Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 810 Stück Schrauben-Kuppelungen für Wagen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Schraubenkuppelungen für die Oberschlesische Eisenbahn“ versehen, bis zum Submissions-Termine am

Freitag, den 15. Mai, Vormittags 11 Uhr,

versiegelt und frankirt an das maschinentechnische Bureau der Direction auf hiesigem Bahnhofe einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. — Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen sind im vorgenannten Bureau einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 19. April 1874. **Königliche Direction.**

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die Lieferung von 50 000 Ctr. breitbasiger Schienen aus Gussstahl oder Walzeisen für das Jahr 1875 soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Bedingungen liegen im Bureau Ascanischer Platz No. 7 parterre zur Einsicht aus und werden daselbst auch gegen $12^1/_2$ Sgr. Copialien für jedes Exemplar abgegeben.

Die Offerten sind, äusserlich entsprechend bezeichnet, an den Unterzeichneten bis zum

15. Mai cr., Mittags 11 Uhr,

einzureichen und wird deren Eröffnung alsdann in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden.

Berlin, den 23. April 1874.

Der Oberingenieur.
gez. Wiedenfeld.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die auf unseren Bahnhöfen in Leipzig, Riesa, Dresden und Döbeln lagernden defecten Schienen und Schienenstücken, circa 6500 Ctr., sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und specielles Verzeichniss der Schienen etc. sind auf unserem Hauptbureau erhältlich und die Offerten verschlossen mit der Aufschrift:

„Gebot auf alte Schienen“

bis 18. Mai a. c., Abends 6 Uhr an uns einzureichen.

Leipzig, den 25. April 1874.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
W. Seyfferth. August Auerbach.

Königl. Sächs. Staats-Eisenbahnbau.

Die Anlieferung der eisernen Ueberbaue für

a) eine Strassenunterführung bei Stat. 2 + 44 der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn, sowie

b) für eine Bahn- und Strassenüberführung im Bahnhofe Pirna

soll unter Vorbehalt der Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums verdungen werden.

Blanketts mit Zubehör hierfür sind im hiesigen Königlichen technischen Hauptbureau für Staats-Eisenbahnbau, Humboldtstrasse 3, I zu erlangen, woselbst unter dieser Adresse (nicht unter Adresse des Unterzeichneten) auch die Offerten bis längstens

zum 2. Mai d. J.

versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung eiserner Brücken“, sowie frankirt einzureichen sind.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis Ende Mai an ihre Offerten gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Dresden, den 17. April 1874.

Der Königliche Commissar
für den Bau der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn.
Opelt.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Für den Bau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn sollen nachverzeichnete Gegenstände, als:

41 Stück Drahtzugbarrièren mit selbstthätigen Läutewerk für Wegbreiten von 3 m bis 9 m.
116 Stück Handbarrièren für Wegbreiten von 2 m bis 15 m,
22 „ Privatverschlüsse für Wegbreiten von 3 m bis 5 m,
38 „ Semaphors,
45 „ einflüglige Vorsichtssignale,
26 „ einflüglige Sperrsignale,
20100 laufende Meter Draht für Barrièren und Vorsichtssignale,
26 Stück Hebevorrichtungen für Vorsichtssignale,
177 Stück Gradienten,
347 „ Haltetafeln,
50 „ Stationstafeln mit Namen

im Wege der Submission zur Lieferung vergeben werden.

Hierauf Reflectirende werden ersucht, ihre Anerbietungen bis zum **15. Mai a. c.** unter der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Betriebseinrichtungen für die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn“ versiegelt und portofrei an die Direction der Sächsischen Eisenbahnbau Gesellschaft, Dresden, Bergstrasse No. 66 parterre einzusenden, woselbst auch die näheren Bedingungen und Details einzusehen sind.

Dresden, den 22. April 1874.

Sächsische Eisenbahn-Baugesellschaft.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Für den Bau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn sollen nachverzeichnete Gegenstände, als:

5 Locomotiv-Drehscheiben,
13 Wassercisternen,
10 Dampfpumpen mit Kesselanlage,
14 freistehende Wasserkrahne,
1 Wandwasserkrahn,
2450 laufende Meter gusseiserne Rohrleitung

im Wege der Submission zur Lieferung vergeben werden.

Hierauf Reflectirende werden ersucht, ihre Anerbietungen bis zum **15. Mai a. c.** unter der Aufschrift: „Offerten zur Lieferung von Betriebseinrichtungen für die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn“ versiegelt und portofrei an die Direction der Sächsischen Eisenbahnbau-Gesellschaft, Dresden, Bergstrasse No. 66 parterre einzusenden, woselbst auch die näheren Bedingungen und Details einzusehen sind.

Dresden, den 22. April 1874.

Sächsische Eisenbahn-Baugesellschaft.

Königlich Sächs. Staatseisenbahn-Bau.

Während die besondere Ausschreibung der Verdingung der Erd- und Felsenarbeiten etc. für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn zur Zeit noch vorbehalten bleibt, soll dessen unerwartet den Bewerbern um Uebernahme von dergleichen (beziehentlich Tunnelbau-) Arbeiten vorläufige Gelegenheit gegeben werden, sich schon vorher Kenntniss von den bestehenden Verhältnissen zu verschaffen.

Die Bau-Sections-Bureaus zu Rathmannsdorf bei Schandau, zu Sebnitz und zu Neustadt bei Stolpen sind deshalb beauftragt Unternehmern, welche sich dort melden wollen, Auskunft über die Abgrenzung und Grösse der Erd- und Felsenarbeiten —, beziehentlich Kunst- und Tunnelbauten-Accorde zu ertheilen, nach Wunsch auch Uebersichtskarten zur Orientirung über die Communications-Verhältnisse gegen Erstattung der Selbstkosten abzugeben.

Dresden, den 17. April 1874.

Der Königliche Commissar
für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.
Opelt.

Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues für die Unterführungen des Oberräder Fussweges und des Darmstädter Landstrasse veranschlagt zu

rot. 92 632,7 Kg. Schmiedeeisen und
„ 36 856,0 „ Gusseisen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, wozu Termin auf

Montag, den 11. Mai 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unser Baubureau hierselbst, Verwaltungsgebäude zu Sachsenhausen, anberaumt worden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submissions-Offerte auf Ausführung der eisernen Ueberbaue für die Unterführungen des Oberräder Fusswegs und der Darmstädter Landstrasse“
versiegelt und portofrei bis zu oben festgesetzter Terminsstunde an uns einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im oben bezeichneten Bureau aus, auch können von dort Submissions-Formulare gegen Erstattung der Copialien auf portofreies Ansuchen bezogen werden.

Die eingehenden Offerten werden in genanntem Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten können keine Berücksichtigung finden.

Frankfurt a/M., den 16. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hannoversche Staatsbahn.

Die in der Zeit vom 1. Juli 1874 bis ultimo Juni 1875 auszuführende Lieferung von

6000 Doppelladungen gesiebten Stückkohlen,
6240 „ melirten Kohlen zur Locomotivfeuerung,
350 „ Ofenkohlen und
260 „ Schmiedekohlen

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Offerten darauf sind bis zu dem auf

Dienstag, den 19. Mai 1874, Vormittags 10 Uhr,

anberaumten Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Steinkohlen“
an den Ueberzeichneten einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können in dem Bureau desselben eingesehen, auch auf portofreie, an diesen zu richtende Requisitionen bezogen werden.

Hannover, den 17. Mai 1874.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector
A. Reitemeier.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete ältere Güterzugs-Locomotive mit Tender, jedoch excl. der Strahlpumpen im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerte bis spätestens den **30. April cr., Vormittags 11 Uhr,** franco und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf einer Locomotive mit Tender“ an den Unterzeichneten einzusenden.

Eine etwa vorzunehmende Besichtigung der Locomotive kann in der Werkstatt zu Crefeld, dem gegenwärtigen Standorte derselben vorgenommen werden.

Die Submittenten bleiben vier Wochen an ihre Offerte gebunden.

Crefeld, den 13. April 1874.

Der Maschinenmeister.
Spoerer.

Locomotiv-Drehscheibe.

Eine noch vollständig unbenutzte und complette Locomotiv-Drehscheibe, Gewicht 250 Centner, Durchmesser 12 Meter, ist preiswerth abzugeben.

Alles Nähere und Zeichnung durch

Loesewitz,
Maschinenmeister der Breslau-Warschauer Eisenbahn.
(Preuss. Abtheilung.)
Oels i/Schlesien.



C. W. Julius Blancke & Co.

Maschinen- & Dampfkessel-Armaturen-Fabrik

Merseburg

liefern

Manometer, Vacuummeter, Pyrometer, Hub- & Rotationszähler, Wasserstandszeiger, Speiserufer, Ventile, Hähne, Dampf- und Wasserschieber, Contensationstöpfe, Schmierapparate, Injecteure, Pumpen, Centrifugal-Regulatoren (System Roell) Dampfdruck.Regulatoren etc.

Verlag von **Friedrich Vieweg und Sohn** in **Braunschweig.**
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)

Die Erzeugung der Eisen- und Stahlschienen.

Eine hüttenmännische Studie von

Alphons Petzoldt, Ingenieur.

Mit einer Karte. gr. 8. Fein Velinpapier. geh. Preis 20 Sgr.

Nach America für 45 Thaler.



Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt.

von Bremen nach Newyork und Baltimore

Hermann	2. Mai nach Newyork		**Rhein**	16. Mai	nach Newyork
Berlin	5. Mai	„ Baltimore	**Ohio**	19. Mai	„ Baltimore
Hohenzollern	6. Mai	„ Newyork	**Deutschland**	20. Mai	„ Newyork
Weser	9. Mai	„ Newyork	**Oder**	23. Mai	„ Newyork
Hannover	12. Mai	„ Baltimore	**Leipzig**	26. Mai	„ Baltimore
Minister Roon	13. Mai	nach Newyork	**Kronpr. Fr. Wlh.**	27. Mai	„ Newyork

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, Zweite Cajüte **100** Thaler. Zwischendeck **45** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **45** Thaler Pr. Courant.

Nähere Auskunft ertheilt die Unterzeichnete und die von derselben mit der Annahme von Passagieren betrauten Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Eisenwerk Hainitz

bei **Bautzen** (Sachsen).

Specialität:

Fabrik schmiedeeiserner Verbindungsstücke für Gas- und Wasserleitungsröhren.

Prompte Lieferung. Billige Preise.
Preislisten werden auf franco Anfragen umgehend zugesandt.

Alle Buchhandlungen und Postanstalten liefern:

Aus allen Welttheilen.

Illustrirte Monatshefte
für Länder- und Völkerkunde
und verwandte Fächer.

Redacteur
Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Heftes 8 Sgr.
Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.

Inhalt des April-Heftes:
Aus Cilicien, von O. Delitsch. — Die Nordwestfahrten im 19. Jahrhundert, von M. E. Pechuel-Lösche. — Die Kämpfe mit den Briganti in Calabrien, von J. von Wickede. — David Levingstone u. das Gebiet zwischen der Zanzibarküste und dem Tanganyisee, von H. Friedemann. — Die Stadt Brügge. Der Vlamisch - Französische Sprachenkampf in Belgien, von O. D. — Aus Venezuela, von K. A. Bornemann. — Das neue Reichsland Elsass-Lothringen. — Die geographischen Forschungen und Entdeckungen des Jahres 1873. — Indischer Banyamenwald. — 22 Miscellen. Sitzungsberichte geogr. Gesellschaften. — Recensionen.
Mit 8 Holzschnitten.

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten und Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.

Centesimalwaagen

für Eisenbahnen, Hüttenwerke, Fabriken etc., **Ehrhardt's Patentwaagen** zum Abwägen des Achsdruckes und Spannen der Federn an Locomotiven, Tendern und Waggons, **Passagiergepäck-Zeigerwagen, Krahnwaagen** zum Einschalten in die Krahnkette, **Decimalwaagen, Hebeböcke** für Eisenbahn-Fahrzeuge, **Drehscheiben** etc. liefert die Maschinenfabrik von

Bockhacker & Dinse,
Berlin, N. Chausseestrasse No. 32.

Ein Bahnhofs-Inspector,

35 Jahre alt, seit 16 Jahren im Eisenbahndienste, z. Zt. Vorstand einer mittleren Station einer Staatsbahn Mitteldeutschlands, welcher eine grössere Kreuzungsstation schon commissarisch geleitet hat und im Güter- und Cassenwesen perfect ist, sucht Stellung als Betriebsdirigent oder Obergüterinspector bei einer Privatbahn.

Offerten unter **A. T. 16** nimmt entgegen die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** (Gebr. Thost) in **Zwickau** in Sachsen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 35.

1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^{1}/_{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1^{1}/_{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 4. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 2. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt der zweite Bogen des Eisenbahnbeamten-Verzeichnisses pro 1874 bei.

Noch einmal die Vereinfachung des Personen-Billet-Apparates.

Vom Gerichts-Assessor Hanow zu Halle in Westfalen.

Da die Frage der Vereinfachung des Billet-Apparates einmal an dieser Stelle zur Erörterung gebracht ist, so erscheint es — bei dem allerseits anerkannten Bedürfnisse einer solchen Vereinfachung — zweckmässig, die Erörterungen fortzusetzen, damit vielleicht ein durchführbares Verfahren in Vorschlag gebracht werde.

Die nachstehende Vereinfachung wird auf den meisten Norddeutschen Bahnen ohne Schwierigkeit zur Einführung gelangen können.

Fast in ganz Norddeutschland verhalten sich die Fahrpreise der 4 Wagenclassen zu einander wie 1 : 2 : 3 : 4 — d. h. der Fahrpreis der 3. Classe beträgt das Doppelte, der der 2. Classe das Dreifache und der der 1. Classe das Vierfache von demjenigen der 4. Classe. Wo zwischen einzelnen Stationen etwa kleine Abweichungen um Sechser oder Groschen im Interesse der Abrundung bestehen, lassen dieselben mit Einführung der Markrechnung sich leicht beseitigen. Es ist ferner fast überall der Preis eines Retourbillets 1. Classe gleich dem zweier Retourbillete 3. Classe; der Preis eines Schnellzugbillets 1., resp. 2. Classe gleich dem eines Schnellzugbillets 2., resp. 3. Classe plus dem eines einfachen Billets 4. Classe; endlich der Preis eines Militairbillets gleich dem eines Hundebillets. Einzelne kleine Abweichungen lassen sich, wie gesagt, leicht beseitigen.

Für die kleinen Stationen ohne Schnellzugverkehr reichen nun m. E. folgende Billet-Sorten völlig aus:

1) Einfache Billets 3. und 4. Classe sowie Militärbillets.
2) Retourbillets 2 und 3. Classe.

Kommt der seltene Fall vor, dass ein einfaches Billet 2. Classe verlangt wird, dann werden ein Billet 3. Classe und ein Billet 4. Classe verabfolgt, bei dem noch selteneren Verlangen eines Billets 1. Classe werden zwei Billets 3. Classe gegeben. Damit nun im letzteren Falle der Reisende nicht die aus jedem der beiden Billete hervorgehenden 50 Pfund Freigepäck sich zu Nutze mache, wird das eine derselben auf der Vorderseite mit einem blauen Handstempel „Kein Freigepäck" versehen.

Das verlangte Hundebillet endlich wird durch ein Militärbillet mit dem blauen Handstempel „Hund" hergestellt (— beleidigt dürfte sich durch dies Verfahren hoffentlich Niemand fühlen —), das Hundebillet auch zur Controle gleich beim Hineinbringen des Hundes in den Zug abgenommen. Statt eines Retourbillets 1. Classe werden schliesslich 2 Retourbillets 3. Classe verabfolgt.

Bei dem schwachen Verkehr kleiner Stationen und dem seltenen Vorkommen der vorstehend als nicht vorhanden angenommenen Billetsorten ist durch das Herausnehmen und Stempeln zweier Billete statt eines nicht zu besorgen, dass eine irgend wie beträchtliche Verzögerung des Billetverkaufs eintreten werde. Wohl aber erreicht man den Wegfall von

1) einfachen Billets 1. und 2. Classe sowie Hundebillets,
2) Retourbillets 1. Classe.

Es werden also gerade die ungangbarsten Billetsorten wegfällig, welche auf kleineren Stationen ein wahrer Ballast und häufig mit mehrjährigem Staube bedeckt sind. Ueberhaupt ermässigt sich der Billet-Vorrath einer kleinen Station um $^{4}/_{9}$, nämlich von neun Billetsorten auf fünf. Auf kleinen Stationen mit Schnellzugverkehr treten dann noch Schnellzugbillets 3. Classe hinzu. Das Schnellzugbillet 2. Classe wird durch ein solches 3. Classe und ein gewöhnliches Billet 4. Classe, das Schnellzugbillet 1. Classe durch zwei dergleichen 3. Classe hergestellt.

Wegfällig werden also die Schnellzugbillete 1. und 2. Classe und überhaupt die Hälfte aller Billetsorten.

Für die grösseren Stationen würde am Besten folgender Maassstab festzuhalten sein:

Im Allgemeinen werden auch nur die auf den kleineren Stationen vorhandenen Billetsorten geführt, die anderen, also namentlich gewöhnliche und Schnellzugs-Bilette 1. und 2. Classe sowie Retourbillete 1. Classe und Hundebillete nur dann, wenn aus den bisherigen Erfahrungen feststeht oder aus den Umständen zu entnehmen ist, dass von der betreffenden Billet-Sorte jährlich mehr als 1000 Stück zur Verausgabung gelangen werden. Da letzteres mit vielen Billets 1. und 2. Classe sowie Schnellzug- und Hunde-Billets nicht der Fall sein wird, so steht auch bei den grösseren Stationen eine erhebliche Verminderung der Billetsorten-Anzahl in Aussicht. Nach denjenigen Stationen fremder Bahnen allerdings, nach welchen nur Billets 1. und 2. Classe verausgabt werden, müssen diese beiden Sorten auch künftig beibehalten werden.

Ferner ist noch zu erwähnen, ob es sich nicht im Interesse der Verkehrs-Feststellung für die einzelnen Wagenclassen empfehlen dürfte, in den Fällen, in welchen nach der vorstehenden Methode zwei Billets an eine Person zur Ausgabe gelangen, eine Numerir-Maschine mit der Datumstempelpresse derartig zu verbinden, dass diese beiden zusammengehörigen Billets rückseitig mit der gleichen Nummer versehen werden. Gelangen diese Billets dann zur Nachrevision, so geht aus der gleichen Nummer, welche beide auf der Rückseite tragen beispielsweise hervor, dass nicht ein Billet 3. Classe und ein Billet 4. Classe verlangt und — von zwei Personen — benutzt sind, sondern dass eine Person die 2. Classe benutzt hat.

Es würde den Verfasser dieser Zeilen, welcher dem Eisenbahndienste fern steht, freuen, wenn sein Vorschlag von berufener Seite aus einer Kritik unterzogen würde.

Die angeregte Frage, in welcher Weise der voluminöse Personenbillet-Apparat, der gegenwärtig auf den meisten Stationen im Gebrauche ist, eine Vereinfachung erfahren kann, hat vorstehend eine Erörterung Seitens des Herrn Gerichts-Assessor Hanow in Halle (Westfalen) erfahren. Ich gestatte mir, auf die Hauptpuncte des

Artikels, in dem man gewiss nur ein lobenswerthes Interesse an den heutigen Verkehrsverhältnissen erblicken kann, in Kürze einzugehen, ohne allerdings das Project selbt für durchführbar zu halten.

Der Herr Verfasser geht von der Voraussetzung aus — und dies ist zweifelsohne der Schwerpunct des ganzen Vorschlags —, dass ein constantes Preisverhältniss zwischen den für die einzelnen Wagenclassen im Tour- und Retourverkehre auszugebenden Billets bestehe, so dass zwei Billets 3. Classe und ein solches 1. Classe oder ein Billet 3. Classe mit einem solchen 4. Classe und ein Billet 2. Classe sich für beliebige Entfernungen — um diesen Ausdruck zu gebrauchen — völlig decken. Dies ist indessen durchaus unrichtig. Bei fast sämmtlichen Norddeutschen Eisenbahnen — einzelne Privatbahnen, die nach anderen, aber auch keineswegs in dem angenommenen Verhältnisse congruirenden Sätzen rechnen, ausgenommen — bestehen zur Zeit für die vier Wagenclassen (Personenzug) die Einheitssätze von bezw. 6, 4, $2^1/_2$ u. $1^1/_2$ Sgr. pro Meile. Es ergiebt dies in absteigender Linie die Proportion 12 : 8 : 5 : 3, woraus zur Genüge erhellt, dass bei der vorgeschlagenen Combination der Billets sich schon auf geringe Entfernungen eine wesentliche Preisdifferenz ergeben muss. So würde beispielsweise ein Personenzugsbillet 1. Classe für die genau 10 Meilen lange Strecke X—Y 2 Thlr. kosten, während zwei Billets 3. Classe, die nach dem Antrage des Herrn Hanow an Stelle eines Billets 1. Classe auszugeben wären, gegenwärtig nur 1 Thlr. 20 Sgr. betragen. Um aber die Classenpreise entsprechend conform zu machen, müsste zunächst eine Erhöhung oder eine Ermässigung des Personenfahrgeldes gebilligt werden, während doch das Erstere zur Zeit noch nicht eintreten soll, das Letztere aber unter den obwaltenden Verhältnissen (stete Vermehrung der Betriebsausgaben etc.) nicht erfolgen kann und darf.

Bei den Schnellzugsbillets — der vielfach bestehenden Courirzugsbillets hier gar nicht zu gedenken — kommt nun noch hinzu, dass bei den einzelnen Bahnen wesentlich verschiedene Zuschlagsbeträge zu dem Preise der Personenzugsbillets erhoben werden, so dass die Differenz nicht selten zwischen 10 und 25 % schwankt, das Exempel der Billetcombination also nur in den seltensten Fällen stimmen würde. Ganz ebenso verhält es sich mit den Retourbillets, die von den einzelnen Verwaltungen nicht allein nach verschiedenen Ermässigungssätzen, sondern auch nach ganz bestimmten Principien (ob ein- oder mehrtägige Gültigkeit, ob für Schnell- oder Personenzüge etc.) ausgegeben werden. Auf der Homburger Bahn kostete sogar vor noch nicht langer Zeit — ich weiss nicht, ob es jetzt geändert ist —, ein Retourbillet mit eintägiger Gültigkeit genau 100 % mehr als ein Tourbillet, so dass dem Passagier ein finanzieller Nutzen gar nicht erwuchs. Endlich tritt noch der Verbandsverkehr hinzu, wo neben anderen Schwierigkeiten vorzüglich der Umstand in Betracht kommt, dass ausser den directen Schnell- und Personenzugsbillets vielfach noch sogenannte „gemischte Billets" (Personenzug der einen und Schnellzug der anderen Bahn oder umgekehrt) auszugeben sind. Sollen aber, woran jetzt noch gar nicht zu denken ist, alle diese Dissonanzen einem einheitlichen Tarife weichen, so wird es dann wohl schwerlich noch einer technischen oder administrativen Manipulation bedürfen, um das in Rede stehende Ziel zu erreichen.

Sodann kommt aber noch eine Frage in Betracht, welche in erster Linie zu berücksichtigen ist, nämlich die, „ob die Ausführung des hier kritisirten Vorschlags an sich zulässig erscheint." Ich möchte dieselbe aus doppelten Gründen entschieden verneinen. Einerseits hat der Passagier unter allen Umständen das Recht, zu fordern, dass das von ihm gelöste Billet genau nach Endstation, Wagenclasse und Fahrpreis bezeichnet ist, andererseits aber würde das proponirte Verfahren auch die Controle sehr erschweren und mannichfachen Defraudationen die Hand bieten. Der Herr Verfasser glaubte schon zu statistischen Zwecken vorschlagen zu müssen, dass in allen Fällen, wo zwei Billets statt eines für eine entsprechend höhere Classe ausgegeben werden, beide auf der Rückseite mit einer gleichlautenden Nummer versehen werden. Diese Manipulation dürfte aber schwerlich hindern, dass namentlich bei Retourbillets auf der Rücktour von zwei verschiedenen Personen und zu verschiedenen Zeiten benutzt werden.

Endlich ist noch als untergeordnetes Moment darauf aufmerksam zu machen, dass nach den bestehenden Bestimmungen die Hundebillets als Legitimation für das Zurückerhalten der Hunde dienen und daher bis zum Schlusse der Fahrt zurückbehalten werden müssen, sowie dass keineswegs auf allen Bahnen für die Beförderung von Hunden und Soldaten derselbe Preis erhoben wird.

Bei dieser Gelegenheit möge darauf hingewiesen werden, dass ein theilweise vereinfachter Personenbilletapparat — und zwar ganz im Sinne des Herrn Verfassers des hier besprochenen Artikels — bereits von einer Eisenbahnverwaltung, nämlich der Direction der Oberhessischen Bahnen, in völlig zweckentsprechender Weise dadurch eingeführt worden ist, dass an Stelle der Retourbillets 2. und 3. Classe Tourbillets der nächst höheren Wagenclasse ausgegeben und durch Aufdrücken eines „R" in Retourbillets metamorphosirt werden. Retourbillets 1. Classe sind auf den Oberhessischen Bahnen — wie auch auf vielen anderen Linien — überhaupt nicht üblich. Es ist dies eine Einrichtung, die gewiss allgemein da als nachahmungswerth empfohlen werden kann, wo entsprechende Tarife existiren.

Cassel, den 27. April 1874.

Joseph Stieb.

Schweizerische Eisenbahn-Statistik

für das Betriebsjahr 1868.

Auf Antrag des Schweizerischen Bundesrathes und nach stattgehabter Conferenz von Delegirten des Departements und der Bahnverwaltungen hat die Bundesversammlung am 24. Juli 1868 beschlossen, jährlich auf Grund eines vereinbarten Fragen-Schema's die Statistik des Betriebes der Eisenbahnen in der Schweiz zu veröffentlichen und damit das eidgenössische statistische Bureau beauftragt. Bei Ausführung dieses Beschlusses erhoben jedoch mehrere Bahnverwaltungen Schwierigkeiten, weshalb das zuerst aufgestellte Fragen-Schema nochmals vereinfacht wurde, wobei man das des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen als Muster zu Grunde legte. Damit hat endlich das statistische Bureau bis Ende 1871 das ganze Material zur Eisenbahnstatistik zusammengebracht, nachdem es zwei Jahre mit Ergänzungen zu kämpfen hatte, und konnte die eigentliche Zusammenstellung bewerkstelligen. Der erste Jahrgang umfasst nebst den Betriebsresultaten die wichtigsten Daten über die bisherige Geschichte der Bahnen, über deren Bau und das beschäftigte Personal, welche in der Folge nur in Perioden von 3 zu 5 Jahren wieder aufgenommen werden sollen. Dagegen ist beabsichtigt, jedem Jahrgang in Form von Beilagen die allfällig neu erlassenen Bundesgesetze und Verordnungen, die Eisenbahnkarte, die detaillirten Längenprofile der einzelnen Bahnen, ferner Skizzen von grösseren Bauwerken, von Locomotiven und Wagen etc. beizugeben.

Aus dem uns vorliegenden ersten Jahrgang theilen wir nachfolgend das Wissenswertheste mit.

Geschichtliches. Die erste Anregung zu dem Eisenbahnbau in der Schweiz datirt sich auf das Ende der dreissiger Jahre und war die Verbindung zwischen Basel und Zürich, welches Unternehmen aber damals scheiterte. Im Anfang der vierziger Jahre wurden fast in allen Kantonen nach den Hauptverkehrsrichtungen statistische und technische Vorarbeiten ausgeführt. Im Jahre 1850 wurde ein Bundesgesetz, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten erlassen und ein specielles Eisenbahnbureau organisirt, um Material zu sammeln zur Begutachtung der Frage über die Betheiligung des Bundes bei Ausführung des Schweizerischen Eisenbahnnetzes und der Concessionsbedingungen für den Fall der Erstellung von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften. Im Jahre 1852 endlich wurde ein Bundesgesesetz gegeben für Ueberlassung des Baues und Betriebes der Eisenbahnen an die Kantone, beziehungsweise an die Privatthätigkeit, obgleich die Majorität der bezüglichen Commission sich für den Staatsbau ausgesprochen hatte. Schon vor Erlass dieses Gesetzes waren von einigen Kantonsregierungen Concessionen für den Bau von Eisenbahnen an verschiedene Unternehmer ertheilt worden. Bis Ende März 1873 wurden im Ganzen 179 Concessionen genehmigt, wovon damals noch 131 in Kraft bestanden, welche zusammen einer Bahnlänge von 3100 Kil. entsprachen, von denen 1470 in Betrieb gesetzt waren.

Die erste Bahneröffnung in der Schweiz fand im Jahre 1844 statt (die Linie Basel-St. Louis mit einer Länge von 1,86 Kilometer). Ende 1868 waren 1353,8 Kil. Bahnen eröffnet. Auf die einzelnen Jahre von 1844—1868 vertheilen sich die eröffneten Bahnlängen wie folgt:

Jahr.	Bernische Staatsbahn.	Centralbahn.	Jurabahn.	Walliser Bahn (Ligne d'Italie).	Nordostbahn.	Vereinigte Schweizerbahnen.	Westschweizerische Bahnen, (incl. Bulle-Romont).	Fremde Unternehmungen.	Ganzes Netz.	
	per Jahr.	per Jahr.	per Jahr.	per Jahr.	per Jahr.	per Jahr.	per Jahr.	per Jahr.	Total per Jahr.	Total aller Jahre.
	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.
1844	—	—	—	—	—	—	—	1,860	1,860	1,860
1847	—	—	—	—	23,157	—	—	—	23,157	25,017
1854	—	13,615	—	—	—	—	—	—	13,615	38,632
1855	—	6,738	—	—	77,658	41,966	40,587	2,432	169,381	208,013
1856	—	63,400	—	—	13,522	43,652	5,370	3,197	129,141	337,154
1857	—	108,612	7,989	—	30,205	13,991	18,168	—	178,965	516,119
1858	—	10,091	—	—	18,289	92,298	47,062	16,253	183,993	700,112
1859	—	32,184	23,076	38,059	15,276	77,894	50,180	1,629	238,298	938,410
1860	15,088	12,537	4,788	25,775	—	—	54,407	—	112,595	1051,005
1861	—	1,425	—	—	—	—	29,322	—	30,747	1081,752
1862	—	—	—	—	—	—	69,247	4,323	73,570	1155,822
1863	—	—	—	—	—	—	—	28,956	28,956	1184,278
1864	56,301	—	—	—	60,531	—	—	—	116,832	1301,110
1865	—	—	—	—	19,942	—	—	—	19,942	1321,052
1866	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1321,053
1867	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1321,052
1868	—	—	—	15,672	—	—	17,119	—	32,791	1353,843
	71,389	248,602	35,853	79,506	258,580	269,801	331,462	58,650	1353,843	

Von den 22 Kantonen hatten Ende 1868 5, nämlich Uri, Schwyz, Unterwalden, Appenzell und Tessin noch keine Eisenbahnen im Betriebe. Die längste betriebene Bahnstrecke besass der Kanton

Bern mit 180 Kil., die kürzeste Baselstadt mit nur 16,6 Kilometern. Der mit Bezug auf die Bevölkerung am reichlichsten mit Eisenbahnen ausgestattete Kanton war Neuenburg, welcher für je 100 Seelen 121,6 Meter besass, der geringste Graubünden mit 22,1 Meter. Hinsichtlich des Verhältnisses der Gebietsoberfläche zur Bahnanlage stand Baselstadt mit der stärksten Ziffer obenan, indem dieser Halbkanton pro Quadr.-Kil. 448,6 Meter Eisenbahn besass; der geringste Kanton in dieser Beziehung war wieder Graubünden mit 2,8 Meter Bahnlänge. Während die Schweiz in Vergleich zu den übrigen Europäischen Staaten und den Vereinigten Staaten von America mit Bezug auf das Verhältniss der Bevölkerung zur Bahnlänge den 5. und mit Bezug auf dasjenige der Oberfläche zur Bahnlänge, trotz dem relativ für die Anlage von Eisenbahnen sehr ungünstigen Terrain, den 7. Rang einnahm, traten einzelne Kantone in beiden Beziehungen zusammengenommen als sehr reichlich mit Eisenbahnen ausgerüstet hervor. So Neuenburg und Schaffhausen, welche vor Belgien und Grossbritannien kamen, und St. Gallen, welches noch vor Grossbritannien stand. Selbst der an Eisenbahnen ärmste Gebirgskanton Graubünden kam im Jahre 1868 wenigstens noch vor Italien, Oesterreich-Ungarn, Portugal und Russland in Bezug auf die Bevölkerung und noch vor Russland in Bezug auf die Oberfläche.

Abschnitt A. Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

Im Jahre 1868 waren die Bahnen der Schweiz betrieben von 8 Schweizer Unternehmungen, nämlich der Bernischen Staatsbahn, Centralbahn, Jurabahn, Walliser Bahn (Ligne d'Italie), Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen, Westschweizerischen Bahnen und der Bulle-Romont, dann von 4 fremden Unternehmungen, nämlich der Badischen Staatsbahn, Französischen Mittelmeerbahn, der Französischen Ostbahn und der Wiesenthalbahn. Die Ausdehnung der eigentlichen Schweizer Bahnen war 1295,193 Kil., wovon 172,417 zweispurig.

Abschnitt B. Bahnbeschreibung und Anlagecapital.

Die Kronenbreite der Bahnen auf Schwellenhöhe variirt von 3,37 m bis 4,2 m in einspurigen und von 6,96 m bis 7,5 m in zweispurigen Strecken. Tunnels waren ausgeführt 56 mit einer Gesammtlänge von 20 213 m; der längste Tunnel ist 3250 m lang. Grössere Wasserbrücken bestanden 23 steinerne, 79 eiserne und 5 hölzerne; die längste Brücke misst 200 m, die grösste Weite einer Jochöffnung 57 m. Die Zahl der kleineren Brücken war 623, die der Durchlässe 2793. Viaducte waren 18 vorhanden mit einer Gesammtlänge von 2305 m, wovon 382 auf den längsten treffen; der höchste Viaduct ist 78,7 m hoch. Die Länge des durchgehenden Geleises sämmtlicher Bahnen betrug 1 295 193 m, aller Geleise 1 749 340 m. Das Gewicht der Schienen variirt von 27,9 bis 37,5 Kilogr. pro lauf. Meter. Länge der horizontalen Strecken 337 338 m, der Strecken mit Steigung von 5‰ und weniger 226,932 m, von 5—10‰ 239 562 m, von 10—20‰ 71 036 m, über 20‰ 32 589 m. Das Steigen beträgt im Ganzen 4372,2 m, im Durchschnitt 7,67 ‰, im Maximum 27 ‰. Länge der Strecken mit Fall von 5 ‰ und weniger 132 199 m, von 5—10 ‰ 161 491 m, von 10—20 ‰ 74 908 m, über 20‰ 18 533 m. Das Fallen beträgt im Ganzen 3404,3 m, im Durchschnitt 8,79 ‰, im Maximum 27 ‰. Länge der geraden Strecken 851 609 m, der Curven von 1200 m Radius und darüber 84 301 m, von 1200—900 m Rad. 57 455 m, von 900—600 m Rad. 119 126 m, von 600—300 m Rad. 178 470 m, unter 300 m Rad. 3627 m. Der kleinste Krümmungsradius beträgt 177 m. Zahl der Telegraphen-Apparate 228, Länge der Drähte der Hauptleitungen 1 339 018 m, Zahl der Telegraphenstationen 201.

Für dieses Bahnnetz beläuft sich das verwendete Anlage-Capital auf 439 710 717 Fr. oder 339 494 Fr. pro Kilometer der baulichen Länge. Das emittirte Capital beträgt 450 765 844 Fr., hiervon 156 962 750 Fr. Actien, 46 234 151 Fr. Prioritätsactien, 189 645 316 Fr. Obligationen, 54 103 190 Fr. Staatsanlehen, 3 050 000 Subventionen und 770 437 Fr. sonstige Beiträge.

Abschnitt C. Transportmittel.

Im Jahre 1868 waren im Betriebe 226 Locomotiven oder pro Kilom. Betriebslänge 0,171, 90 Tender, 497 vierrädrige und 337 achträdrige, zusammen 834 Personenwagen mit 12 342 Achsen (pro Kilom. 1,77 Achsen). Die Personenwagen enthalten 3265 Plätze I. Cl., 11 617 Plätze II. Cl. und 23 380 Plätze III. Cl., zusammen 38 262 Plätze (28,94 Plätze pro Kilom.). Weiter waren im Betriebe 172 Gepäckwagen, 1757 offene und 1607 bedeckte, zusammen 2364 Güterwagen. Die Gesammtladungsfähigkeit der Wagen war 33 153 Tonnen (24,84 Tonnen pro Kilom., 4,52 Tonnen pro Achse). Die Anschaffungskosten waren für die Locomotiven und Tender 15 162 637 Fr. (11469 Fr. pro Kilom.), für die Personenwagen 7 323 943 Fr. (5540 Fr. pro Kilom.), für die Gepäckwagen 1 075 556 Fr. (814 Fr. pro Kilom.), für die Güterwagen 12 282 511 Fr. (9291 Fr. pro Kilom.).

Abschnitt D. Betriebsresultate.

Die Locomotiven haben zurückgelegt 6 050 175 Kilom., davon sind 5 852 271 Nutzkilometer. Die sämmtlichen eigenen Wagen haben 151 405 614 Achskilometer zurückgelegt, während die Zahl der von eigenen und fremden Wagen zurückgelegten Achskilometer 160 032 469 (122 913 pro Kilom. Betriebslänge) beträgt. Befördert wurden 182 262 Personen in der I. Cl., 2 006 022 in der II. und 7 668 570½ in der III. Cl., zusammen 9 856 854½ Personen, 35 740 Tonnen Reisegepäck, 18 719 Hunde, 2 284 916 Tonnen Güter und 398 985 Stück Thiere. Die Durchschnittsverhältnisse für den Verkehr sind nicht für alle Bahnen angegeben worden, daher in dieser Beziehung kein Total-Resultat in die Statistik aufgenommen werden konnte. Die Einnahmen haben betragen im Personenverkehr 13 874 519 Fr. (10 583 Fr. pro Kilom.), im Güterverkehr 14 575 392 Fr. (11 118 Fr. pro Kilom.), aus sonstigen Quellen 2 908 167 Fr., zusammen 31 358 078 Fr. (23 916 Fr. pro Kilom., 5,36 Fr. pro Nutzkilometer). Von sämmtlichen Einnahmen kommen auf den Personenverkehr 44 %, auf den Güterverkehr 47 %, auf sonstige Quellen 9 %. Ausgegeben wurde für die Bahnverwaltung 2 588 524 Fr., für die Transportverwaltung 10 815 585 Fr., für die allgemeine Verwaltung 736 767 Fr., Zinsen für gepachtete Bahnstrecken 980 270 Fr., zusammen 15 121 146 Fr. (11 535 Fr. pro Kilom., 2,58 Fr. pro Nutzkilometer). Sämmtliche Ausgaben betragen 48,22 % der sämmtlichen Einnahmen. Der Ueberschuss war 16 236 932 Fr. (12 385 Fr. pro Kilom.) = 3,69 % des gesammten verwendeten Anlagecapitals. Im Vergleiche zum Jahre 1867 hat sich im Jahre 1868 die Betriebslänge der Bahnen um 34 Kilom. vergrössert, wurden 556 052 Personen und 193 726 Tonnen Güter mehr befördert und sind die Einnahmen um 2 014 828 Fr. gestiegen.

Abschnitt E. Aussergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetrieb.

Im Jahre 1868 kamen bei fahrenden Zügen 2 Unfälle vor, bei denen 2 Bahnbedienstete beschädigt und einer getödtet wurden, ausserdem wurden durch eigene Unvorsichtigkeit beschädigt 2 Reisende, 7 Bahnbedienstete und 2 dritte Personen, getödtet 4 Reisende, 4 Bahnbedienstete und 11 dritte Personen. Durch eigene Schuld wurden beschädigt 20 Personen, getödtet 8 Personen. Unfälle, bei denen nur Fahrzeuge beschädigt wurden, ereigneten sich 30, wobei 9 Locomotiven, 3 Personenwagen, 21 Güterwagen und 1 Postfourgon beschädigt worden sind. Achsbrüche kamen in früheren Jahren 31, im Betriebsjahre 1868 15 vor, daher bis Ende 1868 im Ganzen 46, Schienenbrüche in früheren Jahren 47, im Betriebsjahr 1868 25, daher bis Ende 1868 im Ganzen 72. Verkehrsstörung kam im Jahre 1868 nur eine vor, bei der aber die Dauer der Unterbrechung 28 Tage war. Diese grosse Betriebsstörung ereignete sich bei den Vereinigten Schweizerbahnen und war durch die Rheinkatastrophe im September und October veranlasst.

Hoffen wir, dass nachdem nunmehr der Anfang mit einer Schweizerischen Eisenbahn-Statistik, welche uns so lange gefehlt hat, gemacht worden ist, die weiteren Jahrgänge um so rascher nachfolgen! St.

* **Zur Reformfrage für den Eisenbahn-Güter-Verkehr.** In der von uns in No. 30 besprochenen Broschüre von Trommer findet sich, wie bereits mitgetheilt, ein sehr beachtenswerther Reformvorschlag, betreff. die Güter-Ablieferungs- beziehungsweise die Avisbrief-Frage. Herr Trommer theilt uns über jenen Vorschlag noch Folgendes mit: „Die wesentliche Textänderung des Aufdruckes der Avisbriefe besteht darin, dass der Empfänger des Gutes nicht den Avisbrief als solchen unterschreibt, d. h. nicht durch seine Unterschrift anerkennt, das Gut empfangen zu haben, sondern durch dieselbe den Ueberbringer autorisirt, das Gut für ihn in Empfang zu nehmen und endgültig darüber zu quittiren.

Von befreundeter massgebender Stelle geht mir eine Ordre de Service der Belgischen Staatsbahn vom 16. April c. zu, deren Inhalt in Uebersetzung folgender ist:

„Eine gerichtliche Entscheidung erklärt die Unterschrift des Empfängers, welche auf dem Avisbrief vor wirklich stattgehabter Auslieferung des Gutes erfolgt ist, für null und nichtig. Der Herr Minister hat deshalb entschieden, dass vom 1. Mai c. ab die bisher giltigen Avisbriefe durch andere ersetzt werden sollen."

Letztere haben genau die von mir auf dem Avis-Formular der Broschüre gewählte Form, ohne jedoch Raum für etwaige Eintragung des Namens des Beauftragten zu lassen, was gleichbedeutend mit der Beseitigung der Legitimations-Prüfung des Vorzeigers ist.*

Vielleicht dürfte dieser Vorgang, der eine sehr prompt erfolgte Begründung eines der Trommer'schen Reformvorschläge ist, Veranlassung zur Annahme derselben werden, da kaum zu erwarten ist, dass in einem gegebenen Falle Deutsche Gerichte nicht in gleicher Weise erkennen werden.

* **Zur Tariffrage** wird der National-Zeitung mitgetheilt: Der Herr Handelsminister hat in der Voraussetzung, dass eine Erhöhung der Gütertarife für zulässig erachtet werden wird, worüber nach seinen eigenen Erklärungen in der Eisenbahn-Commission des Abgeordnetenhauses übrigens kaum noch ein Zweifel sein kann, unter dem 23. April c. rescribirt, dass die Königlichen Eisenbahn-Directionen berichten sollen, für welche Tarifclassen und in welcher Höhe zunächst und vorläufig ein procentualer Zuschlag zu den Frachten einzuführen ist. Es wird zugleich ausgesprochen, dass eine Erhöhung der Frachtsätze für Salz, Getreide und Kartoffeln ausser Acht gelassen werden soll. Die Um-

* Während man hiernach in Belgien einen Coupon an dem Avisbrief einführen wird, auf welchem der wirkliche Abnehmer des Gutes quittirt, also einen Quittungs-Zettel schafft, halte ich meinen Vorschlag für practischer, den Abnehmer, nachdem er auf Grund des Avisbriefs, welcher ihm dieselbe Bedeutung wie der Frachtbrief giebt, sein Gut recognoscirt hat, im Kassenbuch Quittung leistet: die Zettelei, welche schliesslich Papierberge erzeugt, ist beseitigt und der Kassirer schliesst mit seinem Kassenbuche stets sämmtliche Quittungen sicher ein. Den oeconomischen Vortheil will ich auch nicht unerwähnt lassen, denn 8000 Achtelbogen sind 1000 Bogen oder 40 Buch Formulardruck. Die einzigen berechtigten Gegner des Vorschlages könnten somit nur die Buchdrucker, Papierfabrikanten und Lumpensammler sein.

rechnung der bestehenden Gütertarife und deren Drucklegung würde, wenn nicht Jahr und Tag, doch viele Monate in Anspruch nehmen. Der Vortheil, welcher durch die Tariferhöhung erwächst, würde daher erst nach langer Zeit den Eisenbahnen zu Gute kommen. Ein procentualer Zuschlag ist sofort zu bewerkstelligen und die Erhöhung würde unter Beobachtung der gesetzlichen Bestimmungen bereits sechs Wochen nach der Bekanntmachung eintreten können. Es liegt nun offenbar die Absicht vor, bereits am 1. Juli die erhöhten Tarife in Anwendung zu bringen. So ist denn endlich nach peinlichem Zögern und Schwanken diese Angelegenheit der Erledigung nahe gerückt. Die Aussicht auf die nahe bevorstehende Einführung der Tarife wird übrigens voraussichtlich den Verkehr auf den Eisenbahnen für die dazwischen liegende Zeit erheblich steigern, da das Publicum es in seinem Interesse finden wird, den nächsten Bedarf an Waaren noch zu einer Zeit zu beziehen, wo die billigern Frachtsätze in Anwendung kommen.

Wegen Erhöhung der Eisenbahn-Tarife sind dem Vernehmen nach Petitionen an den Reichstag und an das Preussische Abgeordnetenhaus eingereicht worden, und ist in einer der Letzteren ausser den bekannten Gründen der andauernden Steigerung der Betriebskosten etc. noch hervorgehoben worden: 1) das allgemeine Sinken des Geldwerthes, wovon die Folge: ein geringerer Geldwerth der jetzt schon gesunkenen Dividende; 2) der Umstand, dass nur der kleinste Theil aller Actien noch in den Händen der ursprünglichen Zeichner, so dass also die ausnahmsweise hohen Dividenden einzelner Actien, z. B. die Oberschlesische und Magdeburg-Leipziger Actien — börsenmässig vom Nominalwerth berechnet — in Wirklichkeit auf den hohen Ankauf-Cours zu verrechnen sind, hiernach aber sich kein höherer Zinsfuss als 6% vom Anlage-Capital ergiebt, wogegen alle übrigen Privatbahnen geringere Renten liefern; 3) die Natur des Eisenbahnwesens als selbstständigen Frachtbetriebes und Frachtgewerbes, weshalb die Eisenbahn-Industrie gleichen Anspruch auf staatlichen Schutz hat, wie jeder andere Industriezweig und die Actionäre als Eigenthümer der Privatbahnen nicht gezwungen werden können, zu Gunsten anderer Industriellen sowie des Publicums überhaupt, welche Alle auf ihren Vortheil bedacht sind, grosse Opfer aus ihrer Tasche zu bringen; 4) die im finanziellen Interesse der Post- und Telegraphen-Verwaltung, des Militär-Fiscus und der Zollverwaltung den Privatbahnen auferlegten sehr bedeutenden Lasten, cfr. den § 8 der Statuten der Pommerschen Central-Eisenbahn vom 13. Juni 1870 Gesetz-Sammlung S. 490 conj S. 75; 5) die vom Reinertrag der Privat-Eisenbahnen zu entrichtende Eisenbahnsteuer von circa 10% pro 1872; 6) die Concurrenz der Staatsbahnen, bei welchen ein etwaiger Ausfall von der Gesammtheit der Steuerzahler aufzubringen ist, während die Actionäre der Privatbahnen ihn allein tragen müssen.

—*k*— Aus Sachsen. (Beschlüsse gegen Erhöhung der Eisenbahntarife; Betriebsergebniss der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn im 1. Quartal 1874; Geschäftsbericht der Bockwaer Eisenbahngesellschaft pro 1873.)

Die Handels- und Gewerbekammer zu Dresden hat sich in der am 16. April a. c. abgehaltenen Plenarsitzung gegen Erhöhung der Eisenbahntarife ausgesprochen. Die hierüber mit allen gegen 2 Stimmen gefassten Beschlüsse lauten: a) bei den gesetzgebenden Factoren des Reiches gegen die beanspruchten Tariferhöhungen und insbesondere gegen jede etwaige Vertheuerung der Frachten für die in Art. 45 der Reichsverfassung besonders benannten Rohproducte vorstellig zu werden; b) das Kgl. Sächs. Ministerium des Innern um Unterstützung dieser Anträge im Bundesrathe zu ersuchen und c) den hervorragendsten Deutschen Handels- und Gewerbekammern von diesem Vorgehen unter dem Ersuchen um Anschluss bezw. Erlass ähnlicher Vorstellungen Kenntniss zu geben.

Im ersten Vierteljahr 1874 sind auf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn Kohlen befördert worden:

im Januar	2908	Wagenladungen	à 100	Centner,
„ Februar	2828	„	„	„
„ März	3120	„	„	„
zusammen	8856	„	„	„
oder	$1303_{,2}$	„	„	„

mehr als in den entsprechenden Monaten des Vorjahres.

Die Einnahmen hierfür steigerten sich in demselben Verhältnisse und betrugen in den drei ersten Monaten 1874 13 416 Thlr. 17 Ngr. 5 Pfg. oder 1671 Thlr. 28 Ngr. 5 Pfg. mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Die Förderung vertheilte sich auf 8 Schächte, wovon

auf den Gottes-Segen-Schacht	3615	Wagenladungen,
„ „ Carlsschacht	2690	„
„ die Fürstl. Werke	805	„
„ den Hedwigschacht	741	„
„ „ Johannisschacht	643	„
„ „ Vertrauensschacht	257	„
„ „ D-Schacht	76	„
„ „ Sewaldsschacht	29	„

kamen.

Der uns vorliegende Geschäftsbericht für die Bockwaer (Kohlen-) Eisenbahngesellschaft über das Jahr 1873 constatirt in seinem Eingange, dass das verflossene Geschäftsjahr einen Verkehr in noch nicht dagewesener Höhe erreicht habe. Es wurden nämlich befördert im Jahre

1862	33 745	Ladungen	Versandtgüter	und	189	Ladungen	Eingangsg.
1865	59 232	„	„	„	253	„	„
1868	68 601	„	„	„	293	„	„
1871	81 712	„	„	„	774	„	„
1872	89 307	„	„	„	1070	„	„
1873	101 205	„	„	„	1350	„	„

(Die Ladung zu 100 Centner gerechnet.)

Die Direction knüpft jedoch daran die Bemerkung, dass es kaum zu erwarten sei, dass der Verkehr noch steigen werde. Im Laufe des gegenwärtigen Jahres werden zwar einzelne neue Werke zur Förderung kommen, dagegen werden andere zur Zeit bestehende Werke inzwischen den Betrieb einstellen, weil der Abbau ihrer Kohlen beendet wird, ein Fall, der schon bei mehreren Schächten eingetreten ist.

Die Einnahmen betrugen im Jahre 1873 110 706 Thlr. 23 Ngr., im Vorjahre 97 580 Thlr. 22 Ngr. 5 Pfg., also im erstgenannten Jahre 13 126 Thlr. 5 Pfg. mehr. Dem gegenüber überstiegen auch die Betriebskosten des Jahres 1873 die des Vorjahres um 3587 Thlr. 7 Ngr. 2 Pfg.

Die Baulänge der Bahn ist 13 Kilometer und betragen die Bau- und Anlagekosten der Bahn pro Kilometer $16\,807_{,76}$ Thlr.

Die Bahn besitzt 3 Locomotiven und 16 Arbeitswagen. Die Locomotiven legten 39 150 Kilometer zurück; davon 35 745 Nutzkilometer und 876 900 Achsenkilometer der fremden Güterwagen und 41 963 Achsenkilometer der eigenen Arbeitswagen für Bau- und Unterhaltungsmaterialtransporte.

Von den Einnahmen kommen durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge $9154_{,3}$ Thlr. und pro Nutzkilometer $3_{,329}$ Thlr.

Von den Ausgaben kommen auf Bahnverwaltung pro Kilometer Bahnlänge 1402 Thlr., auf Transportverwaltung pro Nutzkilometer $17_{,9}$ Ngr.; für die allgemeine Bahnverwaltung pro Kilometer Bahnlänge $203_{,75}$ Thlr. Die Gesammtausgaben betragen pro Kilometer Bahnlänge $3308_{,15}$ Thlr., und pro Nutzkilometer $1_{,2}$ Thlr.

Im Ganzen coursirten 57 835 Wagen, wovon allein auf die Sächsische Staatsbahn 47 555 kommen.

An der Unterstützungscasse der Bahn sind 27 Angestellte betheiligt. Die Einnahmen derselben betrugen 1873 $809_{,23}$ Thlr., die Ausgaben an 14 Unterstützte $218_{,57}$ Thlr. Zu letzteren wurden aus der Hauptcasse noch $80_{,59}$ Thlr. beigetragen. Der Kassenbestand war am Schlusse des Jahres 1873 $5772_{,5}$ Thlr.

Die Bilanz enthält folgende Posten:

im Debet:	Thlr.	Ngr.	Pfg.	im Credit:	Thlr.	Ngr.	Pfg.
an Hochbau	68 000	—	—	per Actiencapital	100 000	—	—
„ Oberbau	63 000	—	—	„ Erneuerungsfond	95 000	—	—
„ Ausrüstungen	800	—	—	„ Locomotiv-Anschaffung	15 000	—	—
„ Locomotiven	21 000	—	—	„ Reservefond	10 000	—	—
„ Inventar	2 200	—	—	„ Dividende	51 200	—	—
„ Caution	5 000	—	—	„ Gewinn- und Verlustconto	280	5	5
„ Effecten	120 607	15	—				
„ Hauptcasse	46 803	10	9				
„ Materialien	4 069	9	6				
	271 480	5	5		271 480	5	5

An Dividende konnte für 1873 76% — 11% mehr als im Vorjahre — vertheilt, ausserdem aber 15 Ngr. Frachtermässigung für jede im Jahre 1873 versendete Wagenladung Kohlen an die Werksbesitzer als Absender zurückgezahlt werden.

*Berlin-Anhaltische Eisenbahn. In einem Anhange zum 1873er Geschäftsberichte wird über die Bauten zur Vervollständigung der genannten Bahn berichtet. Wir heben in Betreff der Ergänzung des Doppelgeleises nur hervor, dass die Legung desselben zwischen Wittenberg und Rosslau für 1875 in Aussicht genommen ist und die Entwürfe für eine Rectificirung der Bahnkurven bei Wittenberg und zu den Brücken-Constructionen zwischen Wittenberg und Pratau fertig sind. Es fehlt nämlich auf dem dortigen circa ½ Meile langen Uebergang über das Elbthal das zweite Geleise. In Betreff des Umbaues des Berliner Bahnhofes wird über die Schwierigkeiten berichtet, welche sich demselben entgegen gestellt haben, jetzt aber beseitigt sind. Die Arbeiten sind in Angriff genommen worden, die Vollendung des provisorischen Bahnhofs-Gebäudes steht, wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, im Herbst d. J. bevor. Die Eröffnung der etwa ⅔ Meilen langen neuen Bahnstrecke von Zerbst bis zur Anhaltisch-Preussischen Landesgrenze wird am 1. Juli erwartet. Mittelst derselben wird bekanntlich eine Verbindung von Leipzig über Zerbst nach Magdeburg hergestellt. Auf der directen Bahnverbindung Wittenberg-Falkenberg sind bis Ende 1873 fast drei Meilen Erdarbeiten fertig gestellt worden. Endlich wird über die Vorarbeiten zu neuen Bahnlinien berichtet. Für die Localbahn von Lichterfelde nach Potsdam müssen die generellen Vorarbeiten auf Veranlassung des Handelsministeriums dahin geändert werden, dass die Einführung in Potsdam mittelst einer Hochbahn erfolgt und für den Anschluss bei Lichterfelde ein sogen. Inselbahnhof mit schöner freier Ueberführung der Strassen und Zugänge hergestellt wird. Für das Project Jüterbog- oder Wittenberg-Glöwen sind in Verbindung mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn ausgedehnte Terrainstudien gemacht und die generellen Vorarbeiten festgestellt worden; das Resultat war kein günstiges. Das Anlagecapital berechnet sich, je nachdem die eine oder andere Linie gewählt wird, bei einer Bahnlänge von 17 bis

18 Meilen auf rund 8 bis 9 Millionen Thaler. Von einer weiteren Verfolgung des Projects musste unter solchen Umständen um so mehr abgesehen werden, als die Verwaltung der Berlin-Hamburger Eisenbahn es ablehnte, sich zur Zeit an der Ausführung des Baues zu betheiligen. Dagegen scheint es angemessen, Ermittelungen vornehmen zu lassen, ob die angestrebte Verbindung nicht besser und billiger durch eine von Zerbst aus mit Umgehung des Hohen Fläming in der Richtung auf Glöwen zu erreichen sein möchte. Die Vorarbeiten für die Abkürzungsbahn Luckenwalde-Fürstenwalde-Küstrin und von Wittenberg nach Düben zum Anschlusse an die Muldenthalbahn und zu einer Fortführung von Düben nach Leipzig sind ihrem Abschlusse nahe gebracht.

* Berliner Nordeisenbahn. In der am 30. April c. zu Berlin abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der Berliner Nordbahn, in welcher 704400 Thlr. Actien angemeldet waren, welche zusammen 559 Stimmen repräsentirten, wurde in Erledigung der Tagesordnung zunächst der Bericht der Direction über ihre bisherige Geschäftsführung und die gegenwärtige Lage des Unternehmens, sowie der unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung und der Zustimmung des Verwaltungsraths und General-Versammlung der Actionäre der Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft betreffs der Uebernahme einer Zinsgarantie Seitens des Preussischen Staates zwischen Commissarien der Herren Handels- und Finanz-Minister und der Direction unterm 10. ds. Mts. abgeschlossene, am 29. cr. von dem Verwaltungsrathe genehmigte, originaliter vorgelegte Vertrag durch den Directions-Vorsitzenden vorgelesen und erläutert.

Hierauf wurde der Antrag der Direction, lautend wie folgt:

„Indem die General-Versammlung sich mit den bisherigen finan-„ziellen und baulichen Maassnahmen der Direction einverstanden erklärt „und insbesondere auch den zwischen der Königlichen Staatsregierung „und der Direction abgeschlossenen, seinem Wortlaut nach ihr mitge-„theilten Vertrag wegen Uebernahme einer Zinsgarantie Seitens des „Preussischen Staates — unbeschadet aller Rechte Dritter — genehmigt, „ermächtigt dieselbe in Ergänzung resp. unter Abänderung des be-„züglichen Beschlusses der ausserordentlichen General-Versammlung „vom 3. October 1873 gemäss §§ 30 und 35 des Statuts die Direction, „das zur Fertigstellung der Berliner Nordeisenbahn noch erforderliche „Capital event. bis zu einem Betrage von fünf Millionen Thalern zu be-„schaffen, insbesondere zu diesem Behufe 4½ procentige Prioritäts-„Obligationen der Berliner Nord-Eisenbahn zu dem innerhalb der vor-„gedachten Maximalsumme als erforderlich sich ergebenden Betrage zu „emittiren, die durch ebenerwähnten Vertrag etwa bedingten Aender-„ungen und Ergänzungen des Statuts Namens der Gesellschaft mit den „Staatsbehörden endgültig und rechtsverbindlich festzustellen und alle „sonst in Ausführung dieses Vertrages und zur Fertigstellung der Bahn „nöthigen Maassnahmen nach bestem Ermessen zu treffen."

zur Abstimmung gebracht und einstimmig zum Beschluss erhoben.

Der Inhalt des mehrgedachten Vertrages lautet im Wesentlichen dahin, dass der Preussische Staat für die Verzinsung der aufzunehmenden Prioritäts-Obligationen-Anleihe auf die Dauer von 10 Jahren die Garantie übernimmt und sich dafür, abgesehen von dem Anspruch auf Rückerstattung der etwa geleisteten Zuschüsse, eine eventuelle Mitwirkung bei der Realisation der Obligationen, eine specielle Controle über die Verwendung des Erlöses und über die Bauausführung für die Dauer der Bauzeit, sowie nach Eröffnung des Betriebes das Recht vorbehält, für den Fall, dass er Zinszuschüsse wirklich sollte leisten müssen, selbst den Betrieb bis zum Ablauf der Garantiefrist oder wenigstens so lange zu übernehmen, bis drei Jahre hintereinander ein Zinszuschuss aus der Staatscasse nicht erforderlich gewesen, und die gezahlten Zuschüsse zurückerstattet sind. Zum Schluss wurde Seitens der General-Versammlung der Verwaltung noch besonderer Dank für die Hingebung und Umsicht ausgesprochen, womit dieselbe unter den schwierigsten Verhältnissen die Geschäfte geleitet hat.

* Saal-Eisenbahn. Dieselbe ist am 1. Mai c. nach dem Seite 374 mitgetheilten Fahrplan dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— *st* — Oberhessische Eisenbahnen. (Geschäftsbericht pro 1873.) Die Verkehrsbeziehungen wurden weiter ausgedehnt und hat sich im Berichtsjahre eine erfreuliche Verkehrsvermehrung wahrnehmen lassen, die sich zwar in der Hauptsache auf den Personenverkehr erstreckt, aber auch im Güterverhehre um so weniger von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung ist, als es sich Mangels der erforderlichen directen Anschlüsse, welcher der Vermehrung des Transitverkehrs entgegensteht, hauptsächlich um den Localverkehr handelt, welcher der Bahn durch keinerlei fremde Concurrenzmassnahme genommen werden kann.

Der Bestand des Fahrmaterials hat sich gegen das Vorjahr nicht verändert. Die Locomotiven haben 540641 Kilometer, die Wagen 3342252 Achskilometer zurückgelegt.

Befördert wurden: 481690 Personen (gegen 415007 im Vorjahre), 16642 Ctr. Gepäck (gegen 15237 im Vorjahre), 80 Equipagen und Fahrzeuge, 9 Leichen, 32035 Thiere (24421 in 1872) und 3218421 Ctr. Güter (gegen 2645449 Ctr. im Vorjahre).

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 225294 Fl., aus dem Gepäck-, Vieh- etc. Verkehre 20394 Fl., aus dem Güterverkehre 215986 Fl., aus sonstigen Quellen 35616 Fl., zusammen 497290 Fl. (gegen 423609 Fl. in 1872) = 2825 Fl. pro Kilometer Bahnlänge und 56,2 Kr. pro Nutzkilometer.

Jede Person hat durchschnittlich 21,83 Kilom. durchfahren und 27,97 Kr. ertragen; jeder Ctr. Gut 44,4 Kilom. durchlaufen und berechnet sich der Frachtertrag pro Centner-Kilometer auf 0,09 Kr. Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 65564 Fl., für die Bahnverwaltung 137305 Fl., für die Transportverwaltung 254558 Fl., zusammen 457427 Fl. (im Vorjahre 415956 Fl.) = 2599 Fl. pro Kilometer Bahnlänge und 51,7 Kr. pro Nutzkilometer. Der Ueberschuss beträgt demnach 39863 Fl. oder 8,02 % der gesammten Einnahmen. Von diesem Ueberschuss kommen 9346 Fl. auf die Linie Giessen-Fulda und 30516 Fl. auf die Linie Giessen-Gelnhausen. Im Vorjahre war der Ueberschuss nur 7653 Fl., die Linie Giessen-Fulda hatte ein Deficit von 12846 Fl., die Linie Giessen-Gelnhausen einen Ueberschuss von 20498 Fl.

Für beide Linien ergeben sich folgende Verhältnisse:

Es sind betheiligt	Giessen-Fulda	Giessen-Gelnhausen
an der Bahnlänge mit	60,37 %	39,63 %
„ „ Einnahme im Ganzen mit	56,53 „	43,47 „
„ „ Ausgabe „ „ „	59,41 „	40,59 „
am Ueberschuss	23,45 „	76,55 „

Die Pensions- und Unterstützungs-Casse erfuhr einen Zuwachs von 16340 Fl. und hatte Ende 1873 einen Bestand von 54177 Fl. Die Kranken- und Sterbe-Casse für die ständigen Arbeiter einen solchen von 3448 Fl.

* Die Betriebseinnahmen auf den Böhmischen Eisenbahnen im März 1874 betrugen pro Bahnmeile:

Aussig-Teplitzer Bahn	21138	Gulden
Böhmischen Westbahn	8844	„
Südnorddeutschen Verbindungsbahn . .	8700	„
Dux-Bodenbacher Bahn	7223	„
Buschtêhrader Bahn	5820	„
Turnau-Kralup-Prager Bahn	5390	„
Böhmischen Nordbahn	4314	„
Oesterreich. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2599	„
Prag-Duxer-Bahn	1866	„
Pilsen-Priesener Bahn	1715	„

Das für sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im Monate März sich ergebende durchschnittliche Erträgniss pro Meile von 6728 Gulden, welches im Ganzen 12 Bahnen erreicht, haben unter den Böhmischen Bahnen somit überschritten die Aussig-Teplitzer Bahn, die Böhmische Westbahn, die Südnorddeutsche Verbindungsbahn und die Dux-Bodenbacher Bahn.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Karl Heinrich Bauer zu Kattowitz ist in gleicher Amtseigenschaft zur Bebra-Frankfurter Eisenbahn-Verwaltung nach Frankfurt a. M. versetzt, der bisherige Eisenbahn-Ingenieur Moritz Israël zu Frankfurt a. M. als Königlicher Eisenbahn-Baumeister bei der Saarbrücker Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Saarbrücken und der bisherige Baumeister Wilhelm Jacob Jungbecker zu Gera als Königlicher Eisenbahn-Baumeister bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Hagen angestellt worden.

Württemberg. Die mit der Eröffnung des Betriebs auf der Bahnstrecke Horb-Nagold zu besetzende Stelle eines Bahnhof-Verwalters I. Cl. in Horb wurde dem dermal. Vorstand dieser Station, Bahnhof-Verwalter II. Cl. Bock übertragen, dem Vorstande der Eisenbahn-Hauptmagazins-Verwaltung in Stuttgart, Inspector Dahlmann die nachgesuchte Dienstentlassung ertheilt.

Ausland.

Italien. Die zwischen der Italienischen Regierung und der Gesellschaft der südlichen Italienischen Eisenbahnen in jüngster Zeit geführten Unterhandlungen in Betreff der Römischen, der südlichen und der Calabrisch-Sicilianischen Eisenbahnen werden, wie übereinstimmend von zwei Seiten gemeldet wird, mittelst dreier Conventionen ihren Abschluss finden, über deren Inhalt Folgendes verlautet: I. Convention. Die Südbahnen überlassen der Regierung die 300000 Actien, welche sie in der Reserve haben, und dieselben werden annullirt. Sie überlassen der Regierung alle auf der Linie Pescara-Solmona bereits ausgeführten Arbeiten und übergeben ihr die sämmtlichen Linien als Eigenthum. Als Entgelt zahlt die Regierung der Gesellschaft der Südbahnen für die ganze Dauer ihrer Concession 20000 Lire per Kilometer. Mit dieser Summe hat die Gesellschaft den Dienst der Obligationen und der Bonds zu versehen, für ihre schwebende Schuld vorzusorgen und ihren anderen Verpflichtungen gerecht zu werden. Nimmt man das Gold-Agio bei den Zahlungen im Auslande mit 1½ Millionen Lire an, so verbleiben den Actien 2,60 Proc., nämlich 13 Lire per Actie. Die Gesellschaft ist der Verpflichtung enthoben, ihre Bonds in Obligationen umzutauschen und es hört für sie jedes Obligo neuer Bauten auf. II. Convention. Die Gesellschaft der Südbahnen übernimmt auf 20 Jahre den Betrieb des eigenen Netzes und der Römischen und der Calabrisch-Sicilianischen Bahnen. Die Regierung zahlt für die Erhaltungsspesen, excl. der Armirung und an Auslagen für das Personal 3600 Lire per Kilometer, welcher Betrag von Jahr zu Jahr gradatim steigt, bis er in 20 Jahren 4300 Lire per Kilometer erreicht. Die Regierung zahlt ausserdem für jeden Reisenden I. Cl. 4,0 Cents, II. Classe 2,6 Cents, III. Classe 1,2 Cents und IV. Classe 1,0 Cent per Kilometer. Sie vergütet für jede Tonne Fahrgut, wenn Eilgut 14,0 Cents, wenn Frachtgut 3,5 Cents und,

wenn nach dem Specialtarife 2,5 Cents per Kilometer. Für jeden Specialrain und für den „treno celerissimo" zahlt sie endlich weitere 2 Lire per Kilometer. Ueber die Tarifirung entscheidet die Regierung. Sobald das jährliche Brutto-Erträgniss 50 Millionen übersteigt, erhält die Gesellschaft von dem Ueberschusse 20 Procent. Vom fünften Jahre ab erhält die Gesellschaft 19 Procent von dem Betrage, um welchen das Bruttoerträgniss des fünften Jahres jenes des vierten Jahres übersteigt, und so fort alle vier Jahre. Von den ersten 50 Millionen Brutto-Einnahme, welche der Regierung gehören, werden ca. 1560 Lire per Kilometer abgeschlagen und aus denselben ein besonderer Fonds zur Erhaltung und Erneuerung der Armirung gebildet. Wenn während der 20 Jahre die betreffenden Ausgaben geringer sind, als die zu dem gedachten Fonds vereinigten Summen, so fällt der Ueberschuss der Regierung zu; sind dagegen die Ausgaben grösser als der Fonds, so hat die Gesellschaft die Mehrausgaben zu tragen. Für jede neu nach Constituirung der Gesellschaft eröffnete Bahnstrecke fällt im ersten Jahre der Regierung die Hälfte des das zu vertheilende Bruttoerträgniss übersteigenden Jahres-Bruttoertrages von der neuen Linie zu, und diese Einnahme trägt nicht zu der Formation der 50 Millionen bei, so lange sie nicht 14000 Lire per Kilometer erreicht. Die ausserordentlichen Reparaturen fallen der Regierung zur Last. III. Convention. Die Gesellschaft verpflichtet sich, innerhalb 6 Jahren in Arbeiten und neuen Bauten 300 Millionen auszugeben. Die Regierung bestimmt die zu unternehmenden Arbeiten und Bauten. Die Gesellschaft verpachtet sie nach dem Contabilitäts-Gesetze des Staates und leitet die Ausführung. Für diese Dienste der Gesellschaft zahlt die Regierung derselben 5 Procent von dem Kostenbetrage der Arbeiten. Die Regierung vergütet der Gesellschaft die Interessen für die von ihr vorgestreckten Beträge nach dem Zinsfusse der öffentlichen Rente, wobei jeweilig das Medio der drei letzten Monate, welche jeder Fondsanlegung vorangehen, maassgebend ist und nach dem Courszettel der Börse in Rom gerechnet wird. Die Gesellschaft kann, um sich die erforderlichen Fonds zu verschaffen, entweder 300 Millionen von der Regierung und dem Betriebsergebnisse garantirte Obligationen ausgeben, oder für 100 Millionen Actien und für 200 Millionen Obligationen creiren.

—A— **Unglücksfälle auf Russischen Eisenbahnen im Monat März 1874.** Von den im vergangenen Monat vorgekommenen Unglücksfällen gelangten die folgenden zur Kenntniss der Regierung.

	Getödtet	Schwer verwundet	Leicht verwundet	Summa
Beamte und Arbeiter . . .	8	16	6	30
Passagiere	2	1	—	3
Dritte Personen	7	4	2	13
Summa	17	21	8	46

Die beiden als getödtet angegebenen Passagiere verunglückten durch eigene Schuld, indem sie in stark berauschtem Zustand von einem in Bewegung befindlichen Zug herabzuspringen versuchten. Von den verunglückten dritten Personen wurden 6 in Fuhrwerken auf nicht geschlossenen Ueberfahrten von Zügen erfasst; von ihnen sind 4 als todt, 1 als leicht und 1 als schwer verwundet angegeben.

Im Ganzen kamen 10 Zusammenstösse und 25 Entgleisungen, welche grössere Zugsverspätungen im Gefolge hatten, vor; ferner 3mal Waggonbrände, wobei ein Bagagewagen mit Apothekerwaaren, 1 Güterwagen mit Hanf und 1 Plattform mit 2 Equipagen verbrannten; sodann sind 6mal Gebäudebrände vorgekommen und zwar 1 Stationsgebäude, 1 Getreideschuppen, 3 Wächterbuden und 1 Restaurationslocal.

Ein Passagier starb eines natürlichen Todes im Wartesaal (oben nicht aufgeführt).

Am 13. März wurde der Wärter bei der Station Liubaschowka der Odessaer Bahn von 6 Räubern überfallen und er sowie seine ganze Familie ermordet.

Die „Peterburgskia Wjedomosti" berichten einen traurigen Unglücksfall, der am 11/23. März d. J. auf der im Bau begriffenen Losowaja-Sewastopoler Bahn stattgefunden hat. Ein von der Station Wasiliewka abgelassener Arbeitszug, in dem auch viele Passagiere Platz gefunden hatten, raste mit einer Geschwindigkeit von 45 Werst auf unfertigem Oberbau und verunglückte durch die Schuld des berauschten Heizers, der statt des ebenfalls berauschten und auf dem Tender schlafenden Führers die Locomotive leitete. Unter einem Personenwagen brach eine Achse und von den 8 in demselben befindlichen Passagieren wurden dreien Hände und Füsse gebrochen, während die übrigen 5 weniger schwer verwundet wurden, ausserdem verunglückten weitere 11 Personen, von denen 2 mit dem Tode rangen, während der Zugführer auf der Stelle todt blieb. Man denke sich (sagt genanntes Blatt) die traurige Lage der Verunglückten, bei grimmiger Kälte, auf der öden Steppe, 7 Werst von jeder menschlichen Wohnung entfernt und als einzige hilfeleistende Person den unbeschädigten, durch das Getöse zu sich gekommenen Führer.

— st — **Zunahme der Verkehrsmittel zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ocean.** Nachdem der glücklich durchgeführte Bau der Pacific-Bahn bekanntlich Veranlassung gewesen ist, den Bau von noch 2 weiteren Ueberlandrouten, die über den Nordamericanischen Continent ihren Lauf nehmen, zu planen, bezw. zu beginnen, scheint begründete Aussicht vorhanden, dass diesen 3 Bahnen in den nächsten Jahren 2 fernere Ueberlandlinien in Süd america hinzutreten werden.

Eine derselben, von dem Staate Peru unternommen und im Bau bereits weit vorgeschritten, beginnt bei der Hafenstadt Callao und führt über Lima, die Hauptstadt Peru's, über die Anden nach Oroya, einer Stadt am östlichen Abhange jenes Gebirges*).

Das zweite hierher gehörige Unternehmen betrifft den Bau einer Bahn, die mit Unterstützung der Staaten Buenos-Ayres und Chile ausgeführt werden wird. Die Bahn geht von Valparaiso aus und endigt in Belgramo, einer Vorstadt von Buenos-Ayres. Die Länge derselben beträgt etwa 1500 Kilom. Die natürlichen Hindernisse sollen ungleich geringer als auf der vorher genannten sein und namentlich Tunnel nur in der Gesammtlänge von einigen Kilometern vorkommen. Den Uebergangspunct in die Anden bildet der Uspallata-Pass. Der Bau hat noch nicht begonnen, die sämmtlichen Vorbereitungen dazu scheinen aber bereits beendet zu sein.

Für die Verbindung des Atlantischen und Stillen Meeres durch eine directe Wasserstrasse, wofür schon seit langen Jahren ein vielfaches Interesse vorhanden gewesen ist, haben neuerdings wieder Untersuchungen stattgefunden, die von der Regierung der Vereinigten Staaten veranlasst zu sein scheinen. Das Resultat dieser Untersuchungen gipfelt in dem Vorschlage: unter Benutzung des grossen Nicaragua-Sees einen Canal durch den Staat gleichen Namens herzustellen, für welchen trotz seiner vergleichsweise geringen Länge eine Summe von über 60 Mill. Dollars erforderlich sein würde.

Als ein blosses Curiosum mag schliesslich auch noch ein anderweitig gemachter Vorschlag erwähnt werden, der eine Combination von Wasser- und Landtransportmitteln enthält, in einer Weise, wie sie bisher vielleicht noch nicht vorgeschlagen ist. Ueber den Americanischen Isthmus soll in einer näher untersuchten Linie ein Schienenweg gebaut werden, auf dem aber nicht gewöhnliche Eisenbahnfahrzeuge laufen, sondern ein Wagen, der einen grossen mit Wasser gefüllten dockartigen Behälter trägt, in welchem Schiffe, die aus einem der beiderseitigen Meere in das andere übergehen wollen, im schwimmenden Zustande übergeführt werden. Die zur Fortbewegung erforderlichen Maschinen werden in dem hohlen Boden des Docks untergebracht. Die Höhe der zur Ausführung erforderlichen Geldkosten, die Schwierigkeiten jener und die Ergiebigkeit der Phantasie, welche den Vorschlag zu erzeugen vermochte, stehen vielleicht alle auf völlig gleicher Höhe.

(Deutsche Bauzeitung.)

Technisches.

— C M — **Locomotiven für Gasheizung.** Der Ingenieur Charpentier in Paris hat für eine dort zu erbauende unterirdische Eisenbahn von etwa 6 Kilometer Länge zur Vermeidung des lästigen Rauchs eine Heizung der Locomotiven mit Gas in Vorschlag gebracht, welche, falls sie sich bewähren sollte, einen bedeutsamen Fortschritt im Betriebe derartiger Bahnstrecken bekunden würde. Das erforderliche, stark comprimirte Gas soll auf einem Tender von 33 Cubikmeter Inhalt mitgeführt werden und durch 20 Löcher an der Stelle, wo sonst der Rost sich befindet, ausströmen, sich dort mit atmosphärischer Luft mischen und mit dieser vereinigt, als Flamme in die Feuerbüchse treten. Die Verbrennungsgase ziehen durch die Heizröhren in die Rauchkiste, werden dann seitwärts durch Wasser geleitet und strömen nach unten aus; sie bestehen nur aus Kohlensäure, Stickstoff und etwas Wasserdampf und sind in der vorkommenden geringen Menge unschädlich.

Die zur Verbrennung des Gases erforderliche Luft ($0{,}_{115}$ Cubikmeper Secunde) muss, da ein Schornstein nicht vorhanden ist und jeder Zug wegfällt, durch einen besonderen, von einer kleinen Dampfmaschine getriebenen Ventilator in die Luftkammer gepresst werden; ein Druckregulator am Gasometer, der aus einer in Wasser eintauchenden Glocke verbunden mit einem Ventil besteht, dient dazu das Ausströmen des Gases mit constantem Druck zu bewirken.

Zu beiden Seiten der Maschine befinden sich Wasserbehälter von $3{,}_{7}$ Cubikmeter Inhalt, die, von 32 Röhren durchzogen, einen Oberflächencondensator mit 15 □Meter Abkühlungsfläche bilden; das Wasser muss so oft als möglich durch frisches ersetzt werden, das durch Condensation des Dampfes erwärmte Wasser kann im Winter zur Heizung der Wagen benutzt werden. Eine Schwierigkeit für den Betrieb der Bahn besteht darin, dass nur eine verhältnissmässig geringe Gasmenge auf dem Tender mitgeführt werden kann; bei einer Compression von $3^1/_4$ Atmosphären Ueberdruck reicht eine Kesselfüllung etwa für 10 Kilometer Bahnlänge aus; auf jeder Station muss daher eine Gasanstalt vorhanden sein und bei lebhaften Betriebe muss eine nicht unbedeutende Menge Gas täglich producirt werden. Charpentier glaubt, nach angestellten Berechnungen, da die Verbrennung des Gases in der Locomotive unter den günstigsten Bedingungen erfolgt, dass die Heizmethode billiger sei, als die gewöhnliche mit Kohlen; jedenfalls ist das System wohl durchdacht und interessant genug, um die Anstellung von Versuchen auch auf längeren Bahnstrecken zweckmässig erscheinen zu lassen. — Bei einer Compression des Gases auf 12 bis 15 Atmosphären

*) Siehe Nr. 19, Seite 225 lauf. Jahrg. unserer Zeitung.

würde eine weniger häufige Auswechslung der Tender erforderlich sein. Ein grosser Vortheil besteht in der Vereinfachung des Locomotivführer-Dienstes, da jede Verstärkung oder Abschwächung des Feuers in kürzester Zeit hergestellt werden kann.

— *C M* — **Neue Signalvorrichtung für Eisenbahnen.** Bekanntlich versagen die auf den Eisenbahnen befindlichen optischen Signale sehr häufig ihren Dienst, namentlich bei nebligem Wetter, und die Eisenbahntechniker bemühen sich seit langer Zeit, dieselben zu vervollkommnen, resp. sie durch akustische und electrische Signale zu ersetzen; aus diesem Bestreben ist das akustisch-electrische Signal von Lartigue und Laforest, durch welches dieselben die üblichen Zeichen zum Langsamfahren oder Anhalten mittelst eines auf die Locomotivdampfpfeife wirkenden electrischen Stromes direct geben wollen, entstanden.

Zu diesem Zwecke wird auf der Maschine eine zweite Dampfpfeife in besonderem Tom angebracht, die mittelst eines Hebels in Thätigkeit gesetzt wird; letzterer wird durch einen Electromagneten in seiner Ruhestellung festgehalten.

Wird der electrische Strom aufgehoben, so fällt der Hebel herunter und die Dampfpfeife kommt zum Ertönen. Um dies zu bewirken, ist an verschiedenen Stellen der Bahn, wo Langsamfahr- oder Haltsignale gegeben werden müssen, in Geleise eine 2 Meter lange Längsschwelle angebracht, die auf ihrer Oberfläche einen mit einer Batterie in Verbindung stehenden Kupferstreifen trägt; am untern Theil der Locomotive befindet sich ferner eine Metallbürste, welche beim Ueberfahren den Kupferstreifen berührt und den electrischen Strom auf die Locomotive überführt. Da nun dieser Strom dem des ersterwähnten Electromagneten entgegengesetzt ist, so wird die Wirkung des letztern aufgehoben und die Pfeife wird auf die beschriebene Art also ganz unabhängig von einer Thätigkeit des Locomotiv- oder Zugpersonals zum Ertönen gebracht; dieselbe tönt so lange, bis der Locomotivführer den Hebel wieder in seine richtige Stellung bringt und bildet dadurch ein höchst wirksames Signal, das jedenfalls nicht unbeachtet bleiben kann.

Die Signalvorrichtung ist bei allen Schnellzugmaschinen der Französischen Nordbahn eingeführt. Leider sind wir noch nicht in der Lage, darüber zu berichten, ob sich dieselbe bei längerer Betriebsdauer bewährt hat.

(Engineering. Deutsche Ausgabe. Vom 30. Jan. u. 13. Febr. 1874.)

Eisenbahnwagen-Kuppelung. Dem Maschinenmeister F. W. Eichholz zu Stargard in Pommern ist unter dem 22. April 1874 ein Patent auf eine Eisenbahnwagen-Kuppelung, soweit dieselbe nach der vorgelegten Zeichnung und Beschreibung für neu und eigenthümlich erachtet ist, ohne Jemanden in der Anwendung bekannter Theile derselben zu beschränken, auf drei Jahre, von jenem Tage an gerechnet, und für den Umfang des Preussischen Staates ertheilt worden.

Miscellen.

— *CM.* — **Die Eisenbahnen der Erde.** Bekanntlich wurde die erste Locomotiv-Eisenbahn, zwischen Liverpool und Manchester 1830 eröffnet; jetzt, 44 Jahre später sind auf der ganzen Erde bereits 234 000 Kilometer (31 700 geographische Meilen) Eisenbahn vorhanden, wovon auf Europa 112 000, Amerika 110 000, Asien 8500, Australien 1800 und Afrika 1700 Kilometer fallen. Die dazu verwendeten Schienen wiegen etwa 330 Millionen Centner (in unserer Quelle ist irrthümlich das Doppelte angegeben), die Zahl der Schwellen etwa 250 Millionen. Die Betriebsmittel bestehen in 48 000 Locomotiven, 96 000 Personen- und 1 280 000 Güterwagen, welche, in einer Reihe hinter einander aufgestellt, 1600 Meilen Gleislänge beanspruchen würden. Die Gesammtkosten aller Eisenbahnen schätzt man auf 18 000 Millionen Thaler; die Zahl der dabei beschäftigten Männer beträgt $1,_{9}$ Millionen, die einen Familienstand von etwa 5 Millionen Menschen repräsentiren.

(Enginering, Deutsche Ausgabe, vom 13. März 1874.)

Inhaltsverzeichniss der besondern Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. Nr. 15 vom 11. April 1874. Norddeutsche Landschafts-Dichter. II. — Die Kirche zu Marienhafe in Ostfriesland. — **Nr. 16 vom 18. April 1874.** Chronik des Deutschen Reichs. — Die Keime der bürgerlichen Gesellschaft. — Zur Erinnerung an Johann Smidt. — Norddeutsche Landschafts-Dichter III. — Magdeburgischer Geschichtsverein: — **No. 17 vom 25. April 1874.** W. Hartmann und E. Engel über die kirchlichen, juristischen und statistischen Beziehungen des Preussischen Gesetztes vom 9. März 1874, die Beurkundung des Personenstandes und die Form der Eheschliessung betreffend. — Zur Geschichte des Courszettels des „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeigers. I. — Die Königliche Porzellan-Manufactur zu Berlin.

Eisenbahn-Kalender.

(Nachtrag zu No. 34 Seite 357 und 358.)

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

12. Mai Elbinger Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material in Elbing.

23. „ Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden. Auf der Tagesordnung steht u. A.: 3. Beschlussfassung über die Art der Abrechnung mit der Sächsischen Eisenbahn-Baugesellschaft bezüglich der in dem Bahnbau verwendeten Gelder; 4. Ergänzungswahl für 2 ausgeschiedene Aufsichtsrathsmitglieder; 5. Mittheilung und eventuell auch Beschlussfassung über die mit dem Königlichen Sächsischen Staatsfiscus wegen Uebernahme der Bahn und Liquidirung der Gesellschaft ein geleiteten Verhandlungen, sowie eventuell Ernennung der Liquidatoren.

28. „ Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu Budapest.

30. „ Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag. Siehe Seite 375

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
11.	Mai	zu Cassel	Hannov. Stsb.	Materialienverkauf	—
11.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk. E.	Wasserthurm auf Bahnhof Ruhbank	—
12.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Arbeiten zum Directions-Wohngebäude zu Cassel	—
15.	„	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E	Schienen	375
15.	„	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	Achsen etc.	375
15.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Eisendraht	376
15.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Isolatoren etc.	375
16.	„	zu Berlin-Hamburg	Berlin-Hamb. E.	Materialien-Verkauf	—
18.	„	zu Leipzig	Leipzig-Dresden	Materialien-Verkauf	377
23.	„	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Bauarbeiten	376

Nachträge zu den Officiellen Mittheilungen über Einnahmen bis ult. Februar 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Centner Güter		Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen: aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen: in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo Februar.	Differenz gegen das Vorjahr
	1874	1873	1874	1873	1874	1873						
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben												
Sächsische Staatsbahnen (incl. der Pachtstrecken)	$1005,_{00}$	—	660323	580806	12481987	9207912[1]	205108	813858	1069331[2]	+184647	2076585	+286618
Privat-Eisenbahnen:												
a. Zittau-Reichenberg	$27,_{00}$	$27,_{00}$	18983	17323	643906	260839[1]	5365	15476	20931	+10021	39106	+9012
b. Greiz-Brunn	$12,_{00}$	$12,_{00}$	7651	6203	91818	71749[1]	1103	2286	3421	+521	7131	+1263
c. Gössnitz-Gera	$34,_{5}$	$34,_{5}$	19678	17480	247332	511981[1]	3761	8641	12612	—8761	28838	—9724
d. Altenburg-Zeitz	$26,_{25}$	$26,_{25}$	13124	9545	444253	331633[1]	1868	9420	11353	+3395	24403	+8476
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen[2]	$1102,_{47}$	$981,_{80}$	481370	445216	5503083	5171074	283749	734673	1018422	+12035	2093057	—34098
Württembergische Staatseisenbahnen	$152,_{1}$ [3]	$151,_{2}$ [3]	585007	554690	2962947	3084650	295515	656861	952377	+22711	1945515	—10725
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterreichischer Währung angegeben.												
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	$8,_{99}$	$8,_{99}$	14676	17510	137191	117497	7442	18891	26333	+451	56872	—906
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	$9,_{08}$	$8,_{08}$	11235	13059	434668	451414	5323	44877	50200	—13491	163198	—26515

[1] Excl. Thiertransport.

[2] incl. 36360 Thlr. 27 Ngr. 8 Pfg. für Betriebs- und Baumaterialientransporte aus dem Jahre 1873.

[3] = Meilen.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Saal-Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. findet die Betriebseröffnung der Saal-Eisenbahn statt und tritt für dieselbe von genanntem Tage ab, bis auf Weiteres der nachstehende Fahrplan in Kraft:

		Zug Nr. 2.	Zug Nr. 4.	Zug Nr. 6.
von Gross-Heringen	Abfahrt	8 — V.	1 10 N.	4 — N.
„ Camburg	„	8 17 „	1 27 „	4 17 „
„ Dornburg	„	8 33 „	1 43 „	4 33 „
„ Jena	„	9 10 „	2 10 „	5 — „
„ Rothenstein	„	9 40 „	2 34 „	5 24 „
„ Kahla	„	9 54 „	2 50 „	5 38 „
„ Orlamünde	„	10 8 „	3 4 „	5 52 „
„ Uhlstaedt	„	10 24 „	3 20 „	6 8 „
„ Rudolstadt	„	10 44 „	3 40 „	6 28 „
„ Schwarza	„	10 56 „	3 52 „	6 40 „
in Saalfeld	Ankunft	11 12 „	4 10 „	7 — „

		Zug Nr. 3.	Zug Nr. 5.	Zug Nr. 7.
von Saalfeld	Abfahrt	8 — V.	12 — N.	5 45 N.
„ Schwarza	„	8 18 „	12 18 „	6 3 „
„ Rudolstadt	„	8 32 „	12 32 „	6 23 „
„ Uhlstaedt	„	8 50 „	12 50 „	6 41 „
„ Orlamünde	„	9 6 „	1 6 „	6 57 „
„ Kahla	„	9 20 „	1 20 „	7 13 „
„ Rothenstein	„	9 40 „	1 40 „	7 27 „
„ Jena	„	10 10 „	2 15 „	8 — „
„ Dornburg	„	10 28 „	2 35 „	8 20 „
„ Camburg	„	10 42 „	3 — „	8 36 „
in Gross-Heringen	Ankunft	10 56 „	3 20 „	8 50 „

Druckexemplare dieses Fahrplans sind bei den Billetexpeditionen sämmtlicher Stationen zu dem Preise von 1 Sgr. pro Stück zu beziehen.

Jena, den 29. April 1874.

Der Vorstand der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einladung

der P. T. Herren Actionäre zu der am **Mittwoch, den 27. Mai 1874, Vormittags 11 Uhr,** in Prag im Locale der Gesellschaft (Quai Palais Lažanski Nr. C. 1012/I) abzuhaltenden

VII. ordentlichen General-Versammlung.

Tagesordnung:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Verwaltungsjahr 1873.
2) Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1873.
3) Bestimmung der Höhe der Abschreibung vom Werthe des fundus instructus und des Oberbaues, der in den Reservefond zu hinterlegenden Quote und der zu vertheilenden Dividende für's Jahr 1873.
4) Neuwahl für die statutenmässig austretenden 3 Verwaltungsräthe.
5) Ersatzwahl für eine in Erledigung gekommene Verwaltungsrathsstelle.
6) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen 1874.

An der General-Versammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung d. i. bis 19. Mai bei einer der nachbenannten Cassen hinterlegt haben und zwar:

in **Prag** bei der **Direction der k. k. pr. Böhm. Nordbahn,**
in **Wien** bei der **k. k. priv. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Warnsdorf** bei der **Escompte-Gesellschaft.**

Für die hinterlegten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die Herren Actionäre können sich bei der General-Versammlung auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungs-Abschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Herrn Actionär 8 Tage vor der General-Versammlung zugemittelt werden.

Prag, am 21. April 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Zehnte ordentliche General-Versammlung
der
k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Actionäre zu der zehnten ordentlichen General-Versammlung der Gesellschaft am **28. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,** in Prag (Lažansky'sches Palais No. 1012 am Quai) höflichst einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1873.
2) Bericht des Revisionsausschusses betreffend die gesellschaftlichen Rechnungen pro 1873.
3) Bestimmung der Quote für den Reservefonds und der zu vertheilenden Dividende.
4) Antrag auf Aenderung des § 6 der Statuten.
5) Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.
6) Ersatzwahl für eine in Erledigung gekommene Verwaltungsrathsstelle.
7) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Gesellschafts-Rechnungen pro 1874.

An der General-Versammlung können nach § 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachfolgenden Kassen hinterlegt haben, und zwar:

in **Prag** bei der **Direction der k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft** und dem Grosshandlungshause **Moritz Zdekauer,**
in **Wien** bei der **Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft,**
in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt.**

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die Actionäre können hierbei persönlich erscheinen, oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sind (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten 8 Tage vor der General-Versammlung jedem stimmberechtigten Actionär eingehändigt werden.

Prag, am 23. April 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Einladung

zur 28. als ordentlichen 21. General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der **a. priv. Buschtĕhrader Eisenbahn,** welche **am 30. Mai 1874, um 10 Uhr Vormittags,** im Administrations-Gebäude der Gesellschaft in Prag, Bredauergasse No. 7 abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage des Rechnungsabschlusses.

2) Bericht des Revisions-Ausschusses.

3) Vorlage eines neuen Planes betreffs der Amortisation der Action (§ 51 der Statuten).

4) Antrag auf Verwendung des Reingewinnes.

5) Antrag betreffs des Baues der Linie Falkenau-Graslitz, eventuell Antrag betreffs der Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel, sowie Antrag auf Aenderung des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. October 1871, betreffs Verwendung der für die Strecke Rakonitz-Beraun reservirten Prioritäts-Obligationen.

6) Vorlage des abgeänderten Pensions-Normales (für die gesellschaftlichen Beamten und Diener, dann der Statuten des Provisions- und Krankenunterstützungs-Instituts für das Werkstätten-Personal.

7) Wahl von drei Verwaltungsraths-Mitgliedern.

8) Wahl des Revisions-Ausschusses.

Die P. T. Herren stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezug auf Abschnitt 3 der Gesellschafts-Statuten eingeladen, ihre Actien (mindestens 5 Stück Lit. A. oder Lit. B) oder die betreffenden Depositenscheine

bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. Allgem. Oesterr. Bodencredit-Anstalt in Wien,
„ „ Allgem. Deutschen Creditanstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhnen in Frankfurt a/M.,
„ Herren L. Behrens & Söhnen in Hamburg

längstens bis 22. Mai d. J. zu hinterlegen.

Prag, 21. April 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die für das Jahr 1873 auf 4 % festgesetzte Dividende unserer Actien wird gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine — No. 7 Ser. III —, denen ein Nachweis über Stückzahl und Betrag beizufügen ist, vom 1. Mai d. J. ab täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, bei unserer Hauptkasse hierselbst im Stationsgebäude unseres neuen Bahnhofes am Potsdamer Platz in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr sowie bei unserer Billetkasse in Magdeburg und ferner

in Berlin bei Herrn Meyer Cohn, Unter den Linden Nr. 11,
in Darmstadt bei der Kasse der Bank für Handel und Industrie,
in Frankfurt a/M. bei der Filiale der Darmstädter Bank für Handel und Industrie,
in Dresden bei der Dresdener Bank

ausgezahlt werden.

Briefliche Einsendungen wolle man an unsere Hauptkasse hierselbst richten.

Berlin, den 28. April 1874.

Das Directorium.

Rheinische Eisenbahn.

Am 1. Mai cr. tritt ein neuer Tarif für unseren Local-Verkehr in Kraft, welcher zum Preise von 1 Thaler pro Exemplar bei unseren sämmtlichen Güter-Expeditionen und in unserem Geschäftslocale käuflich zu haben ist.

Cöln, den 28. April 1874.

Die Direction.

Rheinischer Eisenbahn-Verband.

Mit dem 1. Mai cr. treten directe Frachtsätze für Eisenbahnschwellen von Ludwigshafen, Mannheim Bahnhof und Mannheim Häfen nach Höngen, Station der Alsdorfer Zweigbahn in Kraft.

Ferner ist der Artikel „Hopfen“ im Verbands-Verkehre — den Elsass-Lothringischen ausgenommen — nur dann als gepresst zu erachten, wenn er in Ballen runder oder cylindrischer Form von mindestens 250 Pfd. Einzelgewicht oder in Ballen quadratischer Form zur Versendung gelangt; Hopfen in Ballen runder oder cylindrischer Form unter 250 Pfd. gilt als ungepresst.

„Asphalterde, rohe und gepresste (Asphaltkuchen)“ wird fortan bezüglich der Tarifirung wie der Artikal „Erde, gewöhnliche rohe,“ behandelt.

Cöln, den 29. April 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die Lieferung von 50 000 Ctr. breitbasiger Schienen aus Gussstahl oder Walzeisen für das Jahr 1875 soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Bedingungen liegen im Bureau Ascanischer Platz No. 7 parterre zur Einsicht aus und werden daselbst auch gegen $12^1/_2$ Sgr. Copialien für jedes Exemplar abgegeben.

Die Offerten sind, äusserlich entsprechend bezeichnet, an den Unterzeichneten bis zum

15. Mai cr., Mittags 11 Uhr,

einzureichen und wird deren Eröffnung alsdann in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden.

Berlin, den 23. April 1874.

Der Oberingenieur.
gez. Wiedenfeld.

Ostpreussische Südbahn.

Es sind zu liefern und sollen im Wege der Submission verdungen werden:

525 Stück Achsen mit Rädern;
die Achsen aus ungehärtetem Gussstahl, die Radgestelle aus Schmiedeeisen, die Bandagen aus Bessemer Stahl.
1050 Stück 8 lagige Tragfedern
von Gussstahl.

Die Bedingungen liegen im Centralbureau zu Königsberg zur Einsicht aus und werden auf Verlangen gegen Erstattung der Copialien von je 5 Sgr. übersendet werden.

Die Offerten sind bis zum **15. Mai cr. Vormittags 11 Uhr** mit entsprechender Aufschrift versehen der Unterzeichneten einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Die Direction.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.
Strecke Alzey-Bingen.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers für das zweite Geleise zwischen Alzey und Armsheim, Abth. VII Loos 3 u. 4 in den Gemarkungen Albig bis Armsheim erforderlichen Erd- und Planirarbeiten sollen auf dem Wege der Submission in zwei Loosen vergeben werden.

Die Erd- und Planirarbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

Loos 3 . . .	20 649 Fl.	— Kr.
Loos 4 . . .	40 535 „	58 „
Zusammen	61 184 Fl.	58 Kr.

Die betreffenden Voranschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Bezirksingenieurs zu Worms zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum **23. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Hess. Ludwigseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten für die Herstellung des zweiten Geleises zwischen Alzey und Armsheim."

Mainz, den 28. April 1874.

Im Auftrage des Verwaltungsrathes.
Der Ober-Ingenieur.
Kramer.

Königlich Sächs. Staatseisenbahn-Bau.

Während die besondere Ausschreibung der Verdingung der Erd- und Felsenarbeiten etc. für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn zur Zeit noch vorbehalten bleibt, soll dessen unerwartet den Bewerbern um Uebernahme von dergleichen (beziehentlich Tunnelbau-) Arbeiten vorläufige Gelegenheit gegeben werden, sich schon vorher Kenntniss von den bestehenden Verhältnissen zu verschaffen.

Die Bau-Sections-Bureaus zu Rathmannsdorf bei Schandau, zu Sebnitz und zu Neustadt bei Stolpen sind deshalb beauftragt Unternehmern, welche sich dort melden wollen, Auskunft über die Abgrenzung und Grösse der Erd- und Felsenarbeiten —, beziehentlich Kunst- und Tunnelbauten-Accorde zu ertheilen, nach Wunsch auch Uebersichtskarten zur Orientirung über die Communications-Verhältnisse gegen Erstattung der Selbstkosten abzugeben.

Dresden, den 17. April 1874.

Der Königliche Commissar
für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.
Opelt.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von
6000 Stück Porzellan-Isolatoren (Doppelglocken)
und
6000 Stück Schraubenstützen aus 19 mm. starkem Quadrateisen von 925 G durchschnittlichem Gewicht
für Telegraphenleitungen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Sowohl die Isolatoren als auch die Schraubenstützen sind nach Probe zu liefern und Probeexemplare gegen Erstattung des Portos durch die Magazinverwaltung auf dem Sächsisch-Schlesischen Bahnhofe zu Dresden zu beziehen.

Der Preis ist pro Stück franco Sächsisch-Schlesischer Bahnhof zu Dresden zu stellen.

Offerten sind bis längstens

zum 15. Mai d. J.

versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Isolatoren, bez. Schraubenstützen" bei der unterzeichneten Königlichen General-Direction frankirt einzureichen.

Die Auswahl unter den Bewerben, welche an ihre Offerten bis Ende Mai d. J. gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis Ende Mai d. J. keine Antwort erhält, hat seine Offerte als nicht berücksichtigt anzusehen.

Dresden, am 28. April 1874.

Königliche General-Direction
der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
v. Tschirschky.

Königlich Sächsiche Staats-Eisenbahnen.

Die Lieferung von 600 Centner verzinktem Eisendraht zu Telegraphenleitungen, 4 mm stark, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Der Draht ist aus bestem Westfälischen Holzkohleneisen herzustellen und in Bunden von ca. 400 m Länge mit Löthstellen nach Probe zu liefern.

Der Preis ist pro Centner franco Sächs.-Schles. Bahnhof zu Dresden zu stellen.

Offerten sind bis längstens zum

15. Mai d. J.

versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Drahtlieferung" bei der unterzeichneten Königlichen General-Direction frankirt einzureichen.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche an ihre Offerten bis Ende Mai d. J. gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis Ende Mai d. J. keine Antwort erhält, hat seine Offerte als nicht berücksichtigt anzusehen. Proben zu Löthstellen werden auf Anlangen gegen Erstattung des Porto's von der Magazinverwaltung auf dem Sächsich-Schlesischen Bahnhofe zu Dresden abgegeben.

Dresden, am 28. April 1874.

Königliche General-Direction
der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
v. Tschirschky.

Bei dem technischen Bureau der unterzeichneten Stelle können mehrere sowohl im topographischen, als auch im Bauzeichnen geübte Zeichner Verwendung finden und werden Lusttragende eingeladen, sich unter Darlegung ihrer persönlichen Verhältnisse und unter Vorlage von Zeugnissen über ihre bisherigen Leistungen dahier anzumelden.

Carlsruhe, den 29. April 1874.

Generaldirection
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenconstruction der Bahnhofshalle zu Ems im Gewichte von

1) Schmiedeeisen 58 643,9 Kilogramm,
2) Gusseisen 12 117,1 „
3) Blei 168,0 „

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Zeichnungen,, Gewichtsberechnung und Uebernahmsbedingungen liegen auf dem Bureau der unterzeichneten Direction in dem Empfangsgebäude der Nassauischen Eisenbahn hierselbst während der üblichen Bureaustunden zur Einsicht auf oder können nebst den Submissionsformularien auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Herstellungskosten von da bezogen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung der Eisenconstruction der Bahnhofshalle zu Ems“

bis zum Submissionstermine

Dienstag, den 12. Mai l. J., Vormittags 11 Uhr,

bei unterzeichneter Direction einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Wiesbaden, den 22. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die auf unseren Bahnhöfen in Leipzig, Riesa, Dresden und Döbeln lagernden defecten Schienen und Schienenstücken, circa 6500 Ctr., sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und specielles Verzeichniss der Schienen etc. sind auf unserem Hauptbureau erhältlich und die Offerten verschlossen mit der Aufschrift:

„Gebot auf alte Schienen“

bis 18. Mai a. c., Abends 6 Uhr an uns einzureichen.

Leipzig, den 25. April 1874.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

W. Seyfferth. August Auerbach.

Locomotiv-Drehscheibe.

Eine noch vollständig unbenutzte und complette Locomotiv-Drehscheibe, Gewicht 250 Centner, Durchmesser 12 Meter, ist preiswerth abzugeben.

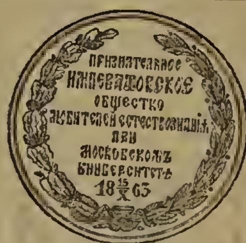
Alles Nähere und Zeichnung durch

Loesewitz,
Maschinenmeister der Breslau-Warschauer Eisenbahn.
(Preuss. Abtheilung.)

Oels i/Schlesien.


Grosse goldene Medaille.




Moskau 1872.


London 1862.



Erster Preis.



Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.









Erster Preis Chemnitz 1867.




Wien 1873.

Ehrenmitglied der Académie nationale in Paris.



Erster Preis.



Die Chemnitzer Werkzeugmaschinen-Fabrik

(vorm. Joh. Zimmermann)

zu

Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung von

Werkzeug-Maschinen und Holzbearbeitungs-Maschinen

in bekannter Qualität.


Ritterkreuz der Ehrenlegion.


Ritterkreuz des Albrechtsordens

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen.

I. Deutsche Eisenbahnen.

(Fortsetzung aus No. 31.)

Main-Neckar-Eisenbahn.

I. Mitglieder der Direction zu Darmstadt.

1. Lichthammer, Geh. Baurath, Vorsitzender zu Darmstadt.
2. E. Scheyrer, Ober-Regierungsrath daselbst.
3. Dr. Rödiger, Directorialrath zu Frankfurt.

II. Oberbeamte.

4. Gessner, Baurath, Betriebs-Inspector zu Darmstadt.
5. Kappel, Rechnungsrath, Güterverwalter zu Frankfurt.
6. Becker, Maschinen-Ingenieur
7. Seibert, Rechnungsrath, Contr.-Vorsteher
8. Kemm, Hauptcassen-Rendant
9. F. Scheyrer
10. Lorey
11. Frölich
(9.–11.: Directions-Secretaire)
12. Balzer
13. Behaghel
(12.–13.: Revisoren)
14. Rohr, Revisor (Eisenbahn-Secretair)
15. Krayer
16. Jäger
17. Steinius
(15.–17.: Revisoren)
18. Döpfer, Registrator
19. Nahm, Eisenbahn-Baumeister
(6.–19.: sämmtlich zu Darmstadt.)
20. Bartels, Eisenbahn-Baumeister zu Frankfurt.
21. Roth, Stations-Vorsteher zu Darmstadt.
22. Stirn, Stations-Vorsteher zu Frankfurt.
23. Quilling, Stationscasse-Rendant daselbst.
24. Malsch, Stationscassen-Rendant zu Heidelberg
25. Querner, Haupt-Magaz.-Verw. zu Darmstadt.
26. Wohnlich, Maschinenmeister, Werkstätte-Vorsteher zu Heidelberg.
27. Schuchmann, Werkmeister, Werkstätte-Vorsteher zu Darmstadt.
28. Seelig, Werkmeister, Werkstätte-Vorsteher zu Frankfurt.

Main-Weser-Bahn.

I. Königliche Direction zu Cassel.

1. Geh. Regierungsrath Domcier, comm. Vorsitz.

II. Mitglieder.

2. Regierungsrath Schulz (Grossherz. Hessisches Mitglied) P. R. A. 4.
3. Eisenbahn-Director Frölich, R. A. 4., Eis. Kreuz 2. S. E. H. 1. (Hülfsarbeiter im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin.)
4. Eisenbahn-Bau-Inspector Uthemann, comm.
5. Regierungs-Assessor Knauth
6. Regierungs-Assessor Gerlach
(5.–6.: Hülfs-Arbeiter.)

III. Oberbeamte etc.

7. Ober-Betriebs-Inspector, Baurath Ruhl, R. A. 4.
8. Stellvertreter des Vorigen Eisenb.-Baumeister Taeger, K. O. 4.
9. Ober-Maschinenmeister Büte, R. A. 4.
10. Ober-Güterverwalter Utermann.
11. Eisenbahn-Bau-Inspector Jahn, Vorstand des technischen Bureaus.
12. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. Böttcher, für die Betriebs-Inspection I.
(Zu 1—12 in Cassel wohnhaft, jedoch mit Ausnahme von 3.)
13. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Heyl zu Frankfurt, für die Betriebs-Inspection II.
14. Maschinenmeister Dickhaut zu Frankfurt, Werkstätte-Vorsteher.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

I. Aufsichtsrath.

1. Vorsitzender: Geh. Regierungsrath Dülberg in Berlin.
2. Stellvertreter des Vorsitzenden: Geh. Regierungsrath Dr. Reinhardt in Berlin.
3. Mitglieder: Banquier Carstanjen in Köln.
4. „ Banquier Frege in Hamburg.
5. „ Baumeister Lent in Berlin.
6. „ Geheimer Kammerrath von Koppelow in Schwerin.
7. „ Justizrath Stader in Berlin.

II. Direction zu Schwerin.

8. Schmeitzer, Regierungsrath.
9. Jacobi, Eisenbahn-Director.
10. E. Moeller, Eisenbahn-Director.

III. Oberbeamte und Bureau-Vorstände.

11. G. Ruge, Baumeister, Ober-Betriebs-Inspector in Schwerin.
12. E. Müller, Betriebs-Inspector in Güstrow.
13. C. Pöschmann, Maschinenmeister in Malchin.
14. H. Langfeldt, Bahn-Betriebs-Ingenieur in Rostock.
15. H. Loycke, Bahn-Betriebs-Ingenieur in Lübeck.
16. A. Rathsagg, Baumeister, Bahn-Betriebs-Ingenieur in Malchin.
17. A. Abesser, Ober-Güter-Verw. in Schwerin.
18. C. Occolowitz, Ober-Controleur daselbst.
19. W. Müller, Directions-Secretair daselbst.
20. J. Mass, Rendant daselbst.
21. H. Dreyer, Registrator daselbst.
22. H. Möllendorf, Buchhalter daselbst.
23. Fr. Frenck, Revisor daselbst.
24. L. Klipphahn, Telegraphen-Inspector das.
25. L. Thiesseng, Materialien-Verwalter daselbst.
26. H. Werth, Wagen-Controleur daselbst.

Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Verwaltungsrath.

1. Kaufmann F. D. Gösmann, Vorstand des Verwaltungsraths.
2. Bürgermeister O. Kuntze, stellvertr. Vorstand des Verwaltungsraths.
3. Kaufmann G. Steinhäuser.
4. Kaufmann J. Macht.
5. Kaufmann C. Roth.
6. Rechtsanwalt Schmidt.
7. Friedensrichter Pinks.
8. Rechtsanwalt Salzmann.
9. Banquier B. Gutmann.

II. Directorium zu Plauen i/V.

10. Ingenieur O. Hessler, Special-Director.
11. Stadtrath E. Raab, Stellvertreter desselben.
12. C. A. Lindner.
13. Bankdirector O. Kaufmann.
14. Justizrath L. Karsten.

Münster-Enscheder Eisenbahn.

I. Aufsichtsrath zu Burgsteinfurt.

1. Fürst Ludwig zu Bentheim und Steinfurt, Durchlaucht, Vorsitzender zu Burgsteinfurt.
2. Dr. Schüssler, Geheimrath, stellvertretender Vorsitzender zu Burgsteinfurt.
3. Blumenfeld, Banquier zu Burgsteinfurt.
4. Offenberg, Geh. Regierungsrath und Ober-Bürgermeister zu Münster.
5. de Vos, General-Agent zu Münster.
6. Schultze, Baumeister zu Berlin.
7. Sprenger van Eik, Bürgermeister zu Enschede.

II. Directoren.

8. Freiherr von Schorlemer-Alst, Special-Director zu Haus Alst.
9. Meseck, Baumeister u. Ober-Ing. zu Münster.

Sobald die Bahn im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben ist, scheiden die Directoren aus, da die Westfälische Eisenbahn den Betrieb übernimmt.

Muldenthal-Eisenbahn.

I. Direction zu Dresden (Altmarkt 25).

1. Ed. Römer, K. Pr. Baurath, Director.
2. Dr. jur. M. Meischner, stellvertr. Director.
3. F. A. Schmidt, Rechtsanwalt, Syndicus.

II. Verwaltungsrath.

4. Carl Graf von Einsiedel-Wolkenburg, Vorsitzender.
5. Geh. Regierungsrath Dr. Carl Esse in Berlin, stellvertretender Vorsitzender.
6. Sr. Durchlaucht Fürst Otto von Schönburg-Waldenburg.
7. Geh. Commerzienrath Wilh. Conrad in Berlin.
8. Bürgermeister Gustav Dietel in Wurzen.
9. Kaufmann Julius Ebbinghaus in Berlin.
10. Bürgermeister Emil Schrecker in Eilenburg.
11. Bankdirector Wilhelm Seifert in Berlin.
12. Commerzienrath Oechelhäuser in Dessau.

Nassauische Eisenbahn.

I. Königliche Direction zu Wiesbaden.

1. Hendel, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender.
2. Hilf, Regierungs- u. Baurath, techn. Mitglied.
3. Ursinus, Regierungsrath, administr. Mitglied.
4. Braunschweig, Regierungs-Assessor, Administrationsmitglied.
5. Weise, Gerichts-Assessor a. D., Hülfsarbeiter.
6. Sombart, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter.

Sämmtlich zu Wiesbaden.

II. Technische und Verwaltungsbeamte.

7. Usener, Bau-Inspector, Assistent des technischen Mitgliedes und Vorsteher des technischen Bureaus zu Wiesbaden.
8. Rast, Ober-Güterverwalter in Wiesbaden.
9. Heckmann, Ober-Maschinenmstr. in Limburg.
10. Wagner, Betriebs-Inspector daselbst.
11. Stratemeyer, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Wiesbaden.
12. Gutmann, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. in Castel.
13. Velde, Eisenbahn-Baumeister in Wiesbaden.
14. Merkel, Eisenbahn-Baumeister in Limburg.
15. Allmenröder, Eisenbahn-Baumeister in Rüdesheim.
16. George, Eisenbahn-Baumeister in Lahnstein.
17. Jung, Maschinenmeister in Limburg.
18. Jordan, Maschinenmeister in Castel.
19. Kunz, Werkmeister in Oberlahnstein.
20. Olfenius, Werkmeister in Mosbach.
21. Krug, Werkmeister in Frankfurt a/M.
22. Loebbecke, Telegr.-Insp. in Oberlahnstein.
23. Busch, Haupt-Magazin-Verwalter in Limburg.
24. Burg, Hauptcassen-Rendant in Wiesbaden.
25. Fuchs, Rechnungsrath, Bureau-Vorsteher in Wiesbaden.
26. Herrmann, Eisenbahn-Secretair, Vorsteher der Controle I und Wagen-Controle.
27. Müller II., Eisenbahn-Secretair, comm. Vorst. der Controle II (Güter-Controle).
28. Müller I., Eisenbahn-Secretair, Vorsteher des Tarifbureaus.

29. Fischer, Bahn-Controleur in Wiesbaden.
30. Mangold, Bahn-Controleur daselbst.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Königl. Direction zu Berlin.

(sämmtlich in Berlin:)
1. von Schmerfeld, Geh. Regierungsrath und Vorsitzender
2. Schwabe, Regierungs- und Baurath, technisches Mitglied
3. Rock, Regierungs- und Baurath, technisches Mitglied
4. Wittich, Regierungs-Assessor, administr. Mitglied
5. Reitzenstein, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied
6. Hansmann, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied
7. Dr. Hedemann, Reg.-Assessor, administratives Mitglied der Königl. Direction der Ostbahn, zur Bearbeitung der Grunderwerbs-Angelegenheiten der Berliner Verbindungsbahn und der mit dieser Bahn im Zusammenhange stehenden Bauten der Direction bis auf Weiteres beigegeben
8. Dr. Koch, Reg.-Assessor, administratives Mitglied
9. Helweg, Reg.-Assessor, Hülfsarbeiter
10. Kramm, Gerichts-Assessor, Hülfsarbeiter
11. Greinert, Reg.-Assessor, Hülfsarbeiter
12. Sendler, Eisenb.-Bau-Inspect., Hülfsarb.

II. Oberbeamte.

13. Gust, Ober-Maschinenmeister in Frankfurt a/O.
14. Schubert, Ober-Güterverwalter in Berlin.
15. Scotti, Eisenbahn-Bau-Inspector, Vorstand des technischen Bureaus in Berlin, z. Z. mit der commissarischen Verwaltung der II. Betriebs-Inspection Guben betraut.
16. Priess, Baurath und Eisenbahn-Betriebs-Insp. in Görlitz.
17. Ruchholz, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. in Breslau.
18. Schulze, Eisenbahn-Bau-Inspector und ständiger Vertreter des Ober-Betr.-Insp. in Berlin.
19. Büttner, Eisenbahn-Bau-Inspector in Guben.
20. von Geldern, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Berlin.
21. Otto, Eisenbahn-Baumeister, z. Z. mit der commissarischen Verwaltung der Betriebs-Inspection in Hirschberg beauftragt.
22. Balthasar, Eisenbahn-Baumeister bei der Betriebs-Inspection in Hirschberg.
23. Neitzke, Eisenb.-Baumeister bei der Betriebs-Inspection in Berlin.
24. Haarbeck, Eisenbahn-Baumeister im technischen Bureau in Berlin, z. Z. mit der Vertretung des abcommandirten Vorstandes desselben betraut.
25. Weiss, Maschinenmeister in Berlin.
26. Landgrebe, Maschinenmeister in Breslau.
27. Urban, Maschinenmeister in Frankfurt a/O.
28. Führ, Maschinenmeister in Laubau.
29. Werchan, Maschinenmeister in Frankfurt a/O.
30. Weymann, Werkstatt-Vorsteher in Breslau.
31. Förster, Werkstatt-Vorsteher in Berlin.
32. Rinkler, Werkstatt-Vorst. in Frankfurt a/O.
33. van Hageu, Eisenbahn-Betriebs-Control.

(sämmtlich in Berlin:)
34. Wehrhahn, Telegraphen-Inspector
35. Riese, Geh. Rechnungsrath und Hauptcassen-Rendant
36. Stentzel, Kanzleirath und Vorsteher der Central-Bureaus
37. Scholz, Vorst. d. Materialien-Hauptdepots
38. Lenz, Bahn-Controleur
39. Nebling, Bahn-Controleur
40. Neumann, Bahn-Controleur
41. Utzt, Bahn-Controleur

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

A. Verwaltungsrath.

1. Bassenge, Stadtrath und Beigeordneter, Vorsitzender zu Nordhausen.
2. Reinhardt, Fürstl. Landrath, stellvertretender Vorsitzender zu Sondershausen.

B. Directoren.

3. Salfeldt, Handelskammer-Präsid., Vorsitzender der Direction zu Nordhausen.
4. Berndt, Syndicus, Königl. Justizrath zu Nordhausen.
5. Boer, Herzogl. Sächs.-Altenb. Commerzienrath und Bankdirector zu Berlin.
6. G. Plaut, Banquier zu Leipzig.

C. Oberbeamte.

7. Krohn, Betriebs-Director und Ober-Ingenieur, Königl. Baumeister zu Nordhausen.
8. Wolff, stellvertretender Betriebs-Director und Königl. Baumeister zu Nordhausen.
9. v. Helmolt, Controleur zu Nordhausen

D. Werkstätten-Vorsteher.

10. Apitzsch, Werkmeister zu Nordhausen.

Oberhessische Eisenbahnen.

I. Verwaltungsrath zu Giessen.

1. Baron Raphael von Erlanger, Präsident zu Frankfurt a./M.
2. Ferdinand Fürst zu Ysenburg-Wächtersbach, Durchlaucht, Vice-Präsident zu Wächtersbach.
3. Herrmann Prinz zu Sachsen-Weimar, Hoheit, Königl. Württembergischer General zu Stuttgart.
4. Baron Moritz von Bethmann, Banquier zu Frankfurt a./M.
5. Isaak Königswarter, Banquier zu Frankfurt a./M.
6. Wilhelm von Erlanger, Gutsbesitzer zu Ingelheim.
7. Ferdinand Gail, Rentier zu Giessen.
8. Carl Lang, Rentier zu Mainz.
9. Freiherr Adalbert v. Nordeck zur Rabenau zu Friedelhausen.

II. Oberbeamte.

10. Friedrich Wiesenbach, Regierungsrath a. D., Generalsecretär zu Frankfurt a. M.

(zu Giessen:)
11. Carl Mohn, Oberfinanzrath, Director
12. Ernst Altvater, Betriebs-Director
13. Aug. Reuning, Rechnungs-Intendant
14. Christoph Nies, Güter-Inspector
15. Herrmann Daudt, Maschinenmeister

Oberlausitzer Eisenbahn.

I. Mitglieder der Direction zu Cottbus.

1. J. Wilde, Königl. Baurath zu Berlin, Vorsitzender und technisches Mitglied.
2. Dr. Rosenberg, Eisenbahndirector zu Cottbus, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Dr. jur. Z. von Lingenthal, Rittergutsbesitzer, zu Chrosskmehlen bei Ortrand.
4. Ed. Sander, Kaufmann in Leipzig.
5. Oscar Oehme, Advocat in Leipzig.

II. Mitglieder des Aufsichtsrathes.*

6. Freiherr von Welck, in Grimma, Vorsitzender.
7. W. Seyfferth, Banquier, Eisenbahndirector in Leipzig, Stellvertreter des Vorsitzenden.
8. von Bredow, Rittergutsbesitzer in Mückenberg.
9. Christoph, Fabrikbesitzer in Niesky.
10. Graf Fürstenstein, Königl. Kammerherr, Rittergutsbesitzer zu Ullersdorf bei Niesky.

III. Oberbeamte.

11. Sprenger, Baumeister in Cottbus, Ober-Betriebs-Inspector.
12. Rost in Cottbus, Ober-Güterverwalter.
13. Brettmann in Hoyerswerda, Maschinenmeister.

Das Domicil der Gesellschaft ist Cottbus.

Oberschlesische Eisenbahn.

a) Mitglieder der Königlichen Direction zu Breslau.

1. Lentze, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender.
2. Simon, Geh. Regierungsrath.
3. Grotefend, Regierungs- und Baurath.
4. von Caprivi, Eisenbahn-Director.
5. Rampoldt, Regierungs- und Baurath.

(Regierungs-Assessoren:)
6. Fleck,
7. Erler,
8. Sippmann (z. Z. in Berlin)
9. Todt (z. Z. in Bromberg)
10. Wrede,
11. Dr. Hoppe,

12. Hoyer, Marine-Intendantur-Assessor.
13. Grimmer, Ober-Maschinenmeister.

b) Königl. Eisenbahn-Commission in Ratibor.

14. Oberbeck, Eisenbahn-Director, Vorsitzender der Eisenbahn-Commission.
15. von Wehren, Regierungs-Assessor.

c) Königl. Eisenbahn-Commission in Kattowitz.

16. Urban, Regierungs- und Baurath, Vorsitzender.
17. Dr. Micke, Regierungs-Assessor.
18. Dr. Firnhaber, Gerichts-Assessor.

d) Königl. Eisenbahn-Commission in Glogau.

19. Gleim, Regierungsrath, Vorsitzender.
20. Luck, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector.

e) Königl. Eisenbahn-Commission in Posen.

21. Foerster, Eisenbahn-Director, Vorsitzender.
22. Fischer, Eisenbahn-Bau-Inspector.
23. Bender, Eisenbahn-Bau-Inspector.
24. Dr. Schubart, Gerichts-Assessor.

f) Oberbeamte der Königl. Direction zu Breslau.

25. Niemann, Baurath, Vorsteher des technischen Bureaus.
26. Steegmann, Ober-Betriebs-Inspector.
27. Burkhard, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector.
28. Melchiors, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, (Betriebs-Inspection I. Breslau).
29. Sellin, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp., (Betriebs-Inspection Strehlen).
30. Haerche, Ober-Inspector, Vorsteher der Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung zu Breslau.
31. Ottmann, Ober-Güter-Verwalter daselbst.
32. Hirsekorn, Maschinenmeister daselbst.
33. Klooss, Maschinenmeister daselbst.

(Eisenbahn-Baumeister daselbst:)
34. Darup,
35. Menzel,
36. Jungnickel,
37. Schaper,

38. Viereck, Eisenbahn-Baumeister in Camenz.
39. Roth, Eisenbahn-Baumeister in Gleiwitz.
40. Westphal, Eisenbahn-Baumeister in Habelschwerdt.
41. Ruland, Eisenbahn-Baumeister in Glaz.
42. Taeglichsbeck, Eisenbahn-Baumeister in Mittelwalde.
43. Neumann, Eisenbahn-Baumeister in Neustadt O/S.

(Telegraphen-Insp. in Breslau:)
44. Albrecht,
45. Goetsch,

g) Oberbeamte der Königl. Eisenbahn-Commission in Ratibor.

46. Stock, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. in Ratibor.
47. Meyer, Maschinenmeister.
48. Schwedler, Eisenbahn-Baumeister.

h) Oberbeamte der Königl. Eisenbahn-Commission in Kattowitz.

49. Bauer, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. (Betriebs-Inspection II.) Kattowitz.
50. Rosenberg, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector (Betriebs-Inspection III.) Beuthen O/S.
51. Kubale, Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector (Betr.-Inspect. Gleiwitz).

(Eisenb.-Baumeister in Kattowitz:)
53. Usener,
54. Monscheur,

i) Oberbeamte der Königl. Eisenbahn-Commission in Glogau.

55. Dieckmann, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector (Betriebs-Inspection IV.) Poln. Lissa.
56. Burgmann, Maschinenmeister in Glogau.
57. Theune, Eisenbahn-Baumeister in Glogau.

k) Oberbeamte der Königl. Eisenbahn-Commission in Posen.

58. Müller, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. (Betriebs-Inspection) Posen.
59. Wenderoth, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector, (Betriebs-Inspection VI.) Stargard i/P.
60. Abraham, Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector (Betr.-Insp. Inowraclaw).
61. Krakow, Eisenbahn-Baumeister, Stargard i/P.
62. Kielhorn, Maschinenmeister in Stargard i./P.

---

* Laut Beschluss der General-Versammlung vom 19. März 1874 besteht der Aufsichtsrath nur aus 5 Mitgliedern.

Oels-Gnesener Eisenbahn.

I. Direction zu Breslau.

1. Grapow, Regierungs- und Baurath, erster Director und leitender Bautechniker.
2. Stappenbeck, zweiter (administrativer) Direct.

II. Technische Beamte.

a) der Direction.

3. Spandel, Ober-Ingenieur i. V.

b) der General-Unternehmerin (Baugesellschaft für Eisenbahnunternehmungen F. Plessner & Co. in Berlin)

4. Westphal, Königl. Eisenbahnbau-Inspector a. D., Ober-Ingenieur und Vorstand der I. Bauabtheilung in Oels.
5. Hehl, Baumeister und Vorstand der II. Bauabtheilung in Wreschen.

Oldenburgische Eisenbahn.

I. Mitglieder und Hülfsarbeiter der Grossherzoglichen Direction.

1. Buresch, Geheimer Oberbaurath, technischer Director, Vorsitzender zu Oldenburg.
2. Ramsauer, Eisenbahn-Director, administrativer Director daselbst.
3. Schmidt, Baurath, technisches Directionsmitglied daselbst.
4. Behrens, Eisenbahn-Directions-Rath, administratives Directionsmitglied daselbst.
5. Siebold, Geheimer Finanzrath z. D., ausserordentliches Directionsmitglied zu Frankfurt.
6. Scheffler, Ober-Inspector } Hülfsarbeiter zu Oldenburg.
7. Meyer, } Bau-Inspectoren } Hülfsarbeiter zu Oldenburg.
8. Niemeyer, } Bau-Inspectoren } Hülfsarbeiter zu Oldenburg.

II. Oberbeamte für den Betriebsdienst und die Bahnunterhaltung.

9. Schmidt, Baurath und Ober-Betriebs-Insp. zu Oldenburg.
10. Behrmann, } Eisenbahn-Inspectoren daselbst.
11. v. Finckh, } Eisenbahn-Inspectoren daselbst.
12. Trouchon, } Bahn-Ingenieure daselbst.
13. Lauff, } Bahn-Ingenieure daselbst.

III. Oberbeamte für den Locomotiv- und Werkstättendienst.

14. Wolff, Baurath u. Ober-Maschinenmeister } zu Oldenburg.
15. Tenne, Maschinenmeister } zu Oldenburg.
16. Ranafier, Assistent des Obermaschinenmeisters } zu Oldenburg.

Ostpreussische Südbahn.

I. Verwaltungsrath.

1. Graf Lehndorff, Legationsrath z. D., Vorsitzender etc. in Steinort.
2. Dr. Strousberg, Rittergutsbesitzer, stellvertretender Vorsitzender etc. in Berlin.
3. Andersch, Commerzienrath in Königsberg. } Mitglieder.
4. Böhm, Rittergutsbesitzer in Glaubitten. } Mitglieder.
5. Baron v. d. Goltz, Rittergutsbes. in Kallen. } Mitglieder.
6. Dr. v. Gossler, Excellenz, Chef-Präsident des Ostpreussischen Tribunals und Kanzler des Königreichs Preussen in Königsberg. } Mitglieder.
7. Baron v. Hüllessem, Landrath in Königsberg. } Mitglieder.
8. v. Kalkstein, Landrath in Pr. Eylau. } Mitglieder.
9. Freiherr v. Mirbach, Rittergutsbesitzer in Sorquitten. } Mitglieder.
10. Baron v. Romberg, Majoratsherr auf Schloss Gerdauen. } Mitglieder.
11. L. Rosenthal, Banquier in Königsberg. } Mitglieder.
12. Reichsgraf Schwerin in Skandau. } Mitglieder.
13. v. Schwerin, Landrath in Sensburg. } Mitglieder.
14. Simon, Geheimer Commerzienrath in Königsberg. } Mitglieder.
15. v. Simpson, Rittergutsbesitzer in Georgenburg. } Mitglieder.

II. Oberbeamte.

16. H. Micks, Betriebs-Director und Bevollmächtigter des Verw.-R. in Königsberg.
17. Wendland, Regierungs-Assessor, Special-Director daselbst.
18. Sternke, Ober-Ingenieur und Stellvertreter des Betriebs-Director daselbst.
19. König, Abtheilungs-Ingenieur daselbst.
20. Sahm, Abtheilungs-Ingenieur in Lyck.
21. Köppen, Ober-Maschinenmeister in Königsberg.
22. Turley, Werkstätten-Vorsteher daselbst.
23. Bardeleben, Telegraphen-Insp. daselbst.
24. Frommert, Ober-Güter-Verwalter daselbst.
25. Auerbach, Bahncontroleur daselbst.
26. Moldehnke, Betriebs-Controleur und Vorsteher des statistischen Bureaus daselbst.

Pfälzische Eisenbahnen.

I. Verwaltungsraths-Ausschuss-Mitglieder.

1. Norbert Mahla, Königl. Rath, Präsident des Verwaltungsrathes in Landau.
2. Friedr. Wilh. von Bettinger, Königl. Regierungs-Vicepräsident in Speyer. } Mitglieder.
3. Ferd. Böcking, Königl. Reichs- u. Hofrath in Landau. } Mitglieder.
4. Georg Friedr. Kolb, Rentner in München. } Mitglieder.
5. Eduard Lang, Königl. Oberstaatsanwalt a. D. in Winzingen. } Mitglieder.

II. Director.

6. Albert von Jaeger, Königl. Regierungsrath in Ludwigshafen.

III. Oberbeamte und Abtheilungs-Vorstände.

7. Eugen Mündler, Obermaschinenmeister und Sub-Director in Ludwigshafen.
8. Friedrich Neubert, Hauptcassier daselbst.
9. Casimir Basler, Ober-Ingenieur daselbst.
10. Philipp Schlinck, Ober-Güter-Inspector das.
11. Victor Ducar, Ober-Betriebs-Insp. daselbst.
12. Joseph Heller, } Ober-Inspectoren daselbst.
13. Jacob Lavale, } Ober-Inspectoren daselbst.
14. Gustav Hessert, } Ober-Inspectoren daselbst.
15. Franz Westhoven, stellvertretender Ober-Maschinenmeister daselbst.
16. Carl Becker, Directions-Secretär daselbst.
17. Friedrich Steyer, Cassier daselbst.
18. Richard Weikard, I. Control-Vorstand das.
19. Eduard Faust, II. Control-Vorstand daselbst.
20. Hermann Arzberger, Vorstand der Kanzlei und Registratur daselbst.
21. Carl Speck, Vorstand des Reclamations-Bureaus daselbst.
22. Theodor Schreiner, Vorstand der Regie- und Impressen-Verwaltung daselbst.
23. Heinrich Bühn, Vorstand des Plan-Bureaus und I. Zeichner daselbst.
24. Julius Dürr, Maschinenmeister daselbst.
25. Eugen Mahla, Maschinenmeister in Kaiserslautern.
26. Carl Braun, Werkmeister in Neustadt.
27. Johann König, Bezirks-Ing. in Landstuhl.
28. Carl Millet, Bezirks-Ingenieur in Edenkoben.
29. Valentin Mühlhaeusser, Bezirks-Ingenieur in Ludwigshafen, zugleich Assistent des Ober-Ingenieurs.
30. Carl Müller, Bezirks-Ing. in Zweibrücken.
31. Christian Foltz, Bezirks-Ing. in Kaiserslautern, zugleich Sections-Ingenieur.
32. Jacob Hamm, Bezirks-Ingenieur und Assistent des Ober-Ingenieurs in Ludwigshafen, zugleich Vorstand des Architectur-Bureaus.
33. Wilhelm Opfermann, Bezirks-Ingenieur in Kirchheimbolanden, zugleich Sections-Ingenieur.
34. Richard Weber, Bezirks-Ingenieur in Dürkheim, zugleich Sections-Ingenieur.

I. Beim Bau der Donnersberger Bahn sind verwendet.

a) Section Kaiserslautern.

(31.) Christian Foltz, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Kaiserslautern.
35. Benno Martin, } Ingenieure daselbst.
36. Aug. v. Schilling, } Ingenieure daselbst.

b) Section Kirchheimbolanden.

(33.) Wilhelm Opfermann, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Kirchheimbolanden.
37. Otto Günther, } Ingenieure daselbst.
38. Heinrich Levy, } Ingenieure daselbst.
39. Wilh. Schleicher, Ingenieur in Marnheim.

II. Beim Bau der Freinsheim-Frankenthaler- und Grünstadt-Eisenberger Bahn verwendet.

(34.) Richard Weber, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Dürkheim.
40. Oswald Göhring, Ingenieur in Grünstadt.
41. August Flach, Ingenieur in Grünstadt.
42. Carl Munzinger, Ingenieur in Lambsheim.
43. August v. Grundherr, Ingenieur in Freinsheim.

III. Beim Bau der Landau-Pirmasens-Zweibrücker Bahn verwendet.

a) Section Annweiler.

44. Hermann Kaerner, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Annweiler.
45. Michael Berninger, } Ingenieure daselbst.
46. Julius Busch, } Ingenieure daselbst.
47. Emil Glaser, } Ingenieure daselbst.
48. Albert Grimmeisen, } Ingenieure daselbst.
49. Friedrich Keyser, } Ingenieure daselbst.

b) Section Pirmasens.

50. Otto Serini, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Pirmasens.
51. Rudolph Becker, } Ingenieure in Kaltenbach.
52. Otto Seitz, } Ingenieure in Kaltenbach.
53. Eugen Mostaff, } Ingenieure in Kaltenbach.
54. Carl Kalbfuss, Ingenieur in Rodalben.
55. Friedrich Völker, } Ingenieure in Pirmasens.
56. J. Mergenthaler, } Ingenieure in Pirmasens.
57. Conrad Schulz, } Ingenieure in Pirmasens.
58. Jacob Spiess, } Ingenieure in Pirmasens.

c) Section Zweibrücken.

(30.) Carl Müller, Sections-Ingenieur, zugleich Bezirks-Ingenieur in Zweibrücken.
59. Carl Bettinger, } Ingenieure daselbst.
60. H. Scheiblögger, } Ingenieure daselbst.
61. Friedrich Hauser, Ingenieur in Dellfeld.

IV. Bei verschiedenen Neubauten und Projecten verwendet.

62. Joseph Trau, } Ingenieure in Ludwigshafen.
63. Georg Klein, } Ingenieure in Ludwigshafen.
64. Franz Lippert, } Ingenieure in Ludwigshafen.
65. Lud. Spöhrer, } Ingenieure in Ludwigshafen.
66. Franz Weigel, } Ing. in Kaiserslautern.
67. Carl Schneemann, } Ing. in Kaiserslautern.

V. Architectur-Bureau in Ludwigshafen.

(32.) Jacob Hamm, Vorstand, zugleich Bezirks-Ingenieur und Assistent des Ober-Ingenieurs in Ludwigshafen.
68. Carl Jolas, } Ingenieure daselbst.
69. Fried. Leidig, } Ingenieure daselbst.
70. Carl Neubauer, Bahngeometer in Ludwigshafen.

Eisenbahn-Bau-Gesellschaft, Commandit-Gesellschaft auf Actien, F. Plessner & Comp. zu Berlin.

A. Direction zu Berlin, Wilhelmstr. No. 118.

1. Bau-Director F. Plessner, Kgl. Eisenbahn-Baumeister.
2. Director Krönig, Rechtsanwalt a. D. (Juristisches Mitglied).
3. Director Gottheiner, Königl. Baumeister und Ober-Ingenieur.
4. Stösger, Maschinenmeister u. Ober-Ingenieur.
5. Knick, Kgl. Feldmesser und Ober-Geometer.
6. Joh. Schmidt, Chef-Constructeur für Brücken.

B. Oberbeamte der einzelnen Bahnstrecken.

7. Freiherr von Oër, Ober-Ingenieur zu Dresden, für Chemnitz-Komotau, Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein und Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz.

Ausserdem fungiren noch:

8. Abtheilungs-Ingenieur Hertel in Pockau, für Chemnitz-Komotau.
9. Abtheilungs-Ingenieur Krantz in Lengenfeld, für Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein.
10. Meisel, Sections-Ingenieur zu Meuselwitz, für Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz.
11. Rowald, Abtheil.-Baumeister zu Ruhland, für Oberlausitzer E. (Kohlfurt-Falkenberg).
12. Wendland, Ober-Ingenieur zu Erfurt, für Erfurt-Hof-Eger.
13. Hohnstein, Abtheil.-Baumeister zu Erfurt, für Bau-Abth. I. } Erfurt-Hof-Eger.
14. Heinrich, Abtheil.-Baumeister zu Rudolstadt, für Bau-Abth. II. } Erfurt-Hof-Eger.
15. Weiss, Abth.-Baumeister zu Saalfeld, für Bau-Abtheil. III. } Erfurt-Hof-Eger.

16. Kistenmaeher, Abtheilungs-Baumeister zu Ilmenau, für Ilmenau-Königsee-Schwarza.
17. Breda, Abtheil.-Baumeister zu Greiz } für Sächsisch-Thüringen (Gera-Greiz-Plauen.
18. Hellwig, Abth.-Baumeister zu Plauen }
19. Westphal, Kgl. Bau-Insp. a. D. und Ober-Ingenier zu Oels } für Oels-Guesen.
20. Hehl, Abtheilungs-Baumeister zu Wreschen }

Posen-Creuzburger Eisenbahn.

A. Direction zu Posen.

1. Eduard Mollard, Geh. Regierungsrath, administratives Mitglied zu Posen und Góra Kreis Pleschen.
2. Ottomar Köhne, Eisenbahn-Director, technisches Mitglied zu Posen.

B. Aufsichtsrath.

3. Dr. David Honigmann, Bank-Direetor, Vorsitzender zu Breslau.
4. Julius Orgler, Rechtsanwalt, stellvertretender Vorsitzender zu Posen.
5. Gustav Abel, Occonomierath zu Dobrydział bei Wilhelmsbrück.
6. Berthold Bensemann, Banquier zu Berliu.
7. Graf Bethusy Huc Ed., Rittergutsbesitzer zu Bankau bei Creuzburg.
8. Gustav Burchard, Rittergutsbesitzer zu Raduchow bei Grabow (Posen).
9. v. Dąbrowski, Bronislaus, Rittergutsbesitzer zu Winnagóra bei Miłosław.
10. Isaac Frensdorff, Banquier zu Hamburg.
11. Paul Gaspard Friedenthal, Assessor zu Breslau.
12. Carl Hill, Bank-Director zu Posen.
13. Wilhelm v. Kardorff, Rittergutsbesitzer zu Wabnitz bei Bernstadt (Schlesien).
14. Jacob Landau, Commerzienrath zu Berlin.
15. Carl Neumann, Rittergutsbesitzer zu Gross-Woitsdorf bei Rudelsdorff, Reg.-Bez. Breslau.
16. Wilhelm Schultze, Regierungsrath a. D. zu Berlin.
17. Johann C. Semper, Banquier zu Altona.
18. Wilhelm Weber, Oberbürgermeister a. D. zu Berlin.

Königlibh Preussische Ostbahn.

A. Direction zu Bromberg.

1. Geheimer Regierungsrath und Vorsitzender der Königl. Direction der Ostbahu v. Mutius in Bromberg.

a. Mitglieder.

2. Geheimer Regierungsrath Löffler, comm. als Vorsitzender der Königl. Commissiou für den Bau der Bahu Berlin-Nordhausen zu Berlin.
3. Regierungs- und Baurath Küll zu Bromberg.
4. Regierungs- und Baurath Schmeitzer zu Bromberg.
5. Eisenbahn-Director Graef zu Bromberg.
6. Regierungs-Assessor Schmidt zu Bromberg.
7. Regierungs-Assessor Heinsius zu Bromberg.
8. Regierungs-Assessor Todt zu Bromberg, von der Oberschles. Eiscubahn committirt.
9. Reg.-Assessor Hedemann zu Berlin, committirt als Mitglied der Kgl. Commission für Bau der Bahn Berlin-Nordhausen.

b. Hülfsarbeiter.

10. Regierungs-Assessor Guttmann zu Bromberg.
11. Reg.-Assessor Gerlach zu Bromberg; von der Main-Weser-Bahn committirt.

B. Eiseubahn-Commission in Berlin.

a. Mitglieder.

12. Eisenbahn Director und Vorsitzender Göring zu Berlin.
13. Eisenbahn Bauinspector Rintelen zu Berlin.

b. Hülfsarbeiter.

14. Regierungs-Assessor Roepell zu Berlin.
15. Gerichts-Assessor a. D. Maass zu Berlin.

C. Eisenbahn-Commission in Königsberg.

a. Mitglieder.

16. Regierungsrath und com. Vorsitzend. Gemmel zu Königsberg.
17. Baurath Grillo zu Köuigsberg.

b. Hülfsarbeiter

18. Regierungs-Assess. Braesicke zu Königsberg.

D. Eisenbahn-Commission in Bromberg.

a. Mitglieder.

19. Regierungs-Assessor und comm. Vorsitzender Kuhlmeyer zu Bromberg.
20. Eisenbahn-Bauinspector Bädecker zu Bromberg.

b. Hülfsarbeiter.

21. Kreisrichter a. D. Goehle zu Bromberg.
22. Regierungs-Assessor Thimm Bromberg.

E. Technische Beamte.

23. Baurath Suche in Tilsit.
24. Eisenbahu-Bau- und Betriebs-Inspeetor Hildebrandt zu Bromberg.
25. Eisenbahn-Bau-Inspector Lademann zu Bromberg.
26. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Magnus zu Landsberg.
27. Eisenbahn-Bauinspector Giese zu Bromberg.
28. Eisenbahnbauinspector Wollanke Bromberg.
29. Eisenbahn-Betriebs-Inspector Heegewaldt zu Insterburg.
30. Eisenbahn Bau- und Betriebs-Inspector Siecke zu Thorn.
31. Eisenbahn Bau- und Betriebs-Inspector Baumert zu Schneidemühl.
32. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Tasch zu Königsberg.
33. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Porsch Bromberg.
34. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Wolff zu Dirschau.
35. Eisenbahn-Bau- u. Betriebsinspector Clemens zu Danzig.
36. Eisenbahn-Bauinspector Petersen zu Berlin.
37. Eisenbahn-Betriebs-Inpector Pauly zu Berlin.
38. Eisenbahn-Bauinspector van Nes zu Elbing.
39. Eisenbahn-Baumeister Bachmann zu Königsberg.
40. Eisenbahn-Baumeister Nicolassen zu Berlin.
41. Eisenbahn-Baumeister und comm. Betr.-Insp. Matthies zu Insterburg.
42. Eisenbahn-Baumeister Sperl zu Königsberg.
43. Eisenbahn-Baumeister Mappes zu Danzig.
44. Eisenbabn-Baumeister Michaelis zu Insterburg.
45. Baumeister Mex zu Pr. Schneidemühl.
46. Eisenbahn-Baumstr. Ballauf zu Berlin, comm. zur Commission für den Bau der Bahn Berlin-Nordhausen.
47. Eisenbahn-Baumeister Massalski zu Memel.
48. Eisenbahn-Baumeister Kärger zu Landsberg.
49. Eisenbahn-Baumeister Lincke zu Bromberg.
50. Baumeister Otto zu Heydekrug.
51. Eisenbahn-Baumeister Zickler zu Schneidemühl.
52. Baumeister v. Francheville zu Memel.
53. Baumeister Heinrich zu Bromberg.
54. Eisenbahn-Baumeister Fahl zu Tilsit.
55. Baumeister v. Lukomski zu Thorn.
56. Maschinenmeister Rintelen zu Dirschau.
57. Maschinenmeister Siegert zu Berlin.
58. Maschinenmeister Ramm zu Bromberg.
59. Maschinenmeister Mohn zu Königsberg.
60. Maschinenmeister Klövekorn zu Schneidemühl.
61. Maschinenmeister Wichert zu Bromberg.
62. Maschinenmeister Frank zu Bromberg.
63. Maschinenmeister Groschupff zu Berlin.
64. Maschinenmeister Lamfried zu Bromberg.
65. Maschinenmeister Holzheuer zu Osterode.
66. Maschinenmeistsr May zu Königsberg.
67. Werkstätten-Vorsteher Borkowski zu Berlin.
68. Werkstätten-Vorsteher Hirsch zu Berlin.
69. Werkstätten-Vorsteher Bellach zu Bromberg.

F. Verwaltungs-Beamte.

70. Eisenbahn-Telegraphen-Inspector Schröter zu Bromberg.
71. Eiseubahn-Telegraphen-Inspector Schultz zu Berlin.
72. Rechnungsrath u. Hauptkassen-Rendant Pirsch zu Bromberg.
73. Rechnungsrath und Eisenbahn-Bureau-Vortseher Reiser zu Bromberg.
74. Rechnungs-Rath und Vorsteher der Betriebs-Calculatur Müller zu Bromberg.
75. Rechnungs-Rath und Plaukammer-Verwalter Woycke zu Bromberg.
76. Rechnungs-Rath und Hauptcassen-Cassirer Echternach zu Bromberg.
77. Rechnungs-Rath Zickermann, committ. als Rendant der Hauptcasse der Königl. Commission für den Bau der Babn Berlin-Nordhausen zu Berlin.
78. Commissions-Cassen-Rendant Bohlmann zu Bromberg.
79. Commissions-Cassen-Rendant Stroberg zu Königsberg.
80. Commissions-Cassen-Rendant Köplin zu Berlin.
81. Bureau-Vorsteher, Bahn-Controleur Hardell zu Berlin.
82. Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Ohme zu Bromberg.
83. Bureau-Vorsteher, Eisenb.-Secretair Kolleng zu Königsberg.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.

A. Directions-Mitglieder.

1. Fürst zu Hoheulohe, Herzog von Ujest, Ehrenvorsitzender zu Slawentzitz.
2. Baurath Grapow, Vorsitzender.
3. Geheimer-Regierungsrath Schröter, Stellvertreter desselben.
4. Geheimer-Commerzienrath von Ruffer.
5. Banquier Carl Ertel.
6. Regierungsrath Giehne.
7. Bank-Director, Commerzienrath Fromberg.
8. Regierungs- und Baurath Winterstein.
9. Banquier Julius Schottländer.

B. Verwaltungs-Raths-Mitglieder.

10. Gerichts-Assessor a. D. Paul Gaspard Friedenthal.
11. Kaufmann Otto Beck, Stellvertreter desselben.
12. Herzog von Ratibor zu Rauden.
13. Regierungsrath Frey.
14. Landrath Salice-Contessa in Namslau.
15. Baurath Lüdecke.
16. Kaufmann Th. Görlitz.
17. Bergrath Scherbening in Lipine.
18. Kaufmann Louis John.
19. Reehtsanwalt Salomonsohn in Berlin.
20. Banquier Siegmund Saehs.
21. Kaufmann Gustav Friedmann.
22. Bank-Director Stetter.

C. Stellverteter.

23. Fabrikbesitzer Leopold Schöller jun.
24. Banquier Fedor Priugsheim.
25. Kaufmann Julius Oliven.

D. Gesellschafts-Syndieus.

26. Justiz-Rath Poser.

E. Beamte.

27. Ober-Güter-Verwalter Beyer in Breslau.
28. Commissar-Betriebs-Inspector Seydler, desgl.
29. Hauptkassen-Rendant Weiss, desgl.
30. Hauptkassen-Controleur Burgund, desgl.
31. Ober-Maschinenmeister Kuppisch, desgl.
32. Ober-Baumeister Möbius in Beuthen O/S.
33. Ingenieur Dolin in Breslau.
34. Ingenieur Dunaj, desgl.
35. Ingenieur Dost in Oppeln.
36. Central-Bureau-Vorsteher George in Breslau.
37. Calculatur-Vorsteher Njüchterwitz, desgl.
38. Ober-Geometer Frhr. von Stillfried-Rattonitz, desgl.
39. Controle-Vorsteher Hantusch, desgl.
40. Telegrapheu-Inspector Neumann, desgl.
41. Materialien-Inspector Ulrich, desgl.
42. Werkstätten-Vorsteher Hey, desgl.

Rheinische Eisenbahn.

Direction zu Köln.

I. Wirkliche Mitglieder.

1. Mevissen, Geheimer Commerzienrath, Präsident in Köln.
2. Kammerherr Freiherr von Geyr-Schweppenburg, Vicepräsident in Aachen.
3. Freiherr A. von Oppenheim, Geheimer Commerzienrath in Köln.
4. Cassalette, Commerzienrath, Handels-Gerichts-Präsident in Aachen.
5. Küchen, Justizrath, Advocat-Anw. in Aachen.

II. Stellvertretende Mitglieder.

6. Compes, Justizrath, Advocat-Anw. in Köln.
7. F. W. Königs, Commerzienrath in Köln.
8. V. Wendelstadt, Commerzienrath in Köln.
9. von Pranghe, Rentner in Aachen.
10. Nellessen, Kaufmann in Aachen.
11. Wagner, Banquier in Aachen.

III. Executive Mitglieder.

12. Rennen, Geheimer Regierungs-Rath, Special-Director in Köln.
13. Strebel, Betriebs-Director und Substitut des Special-Directors in Köln.
14. Thielen, Regierungs-Assessor a. D., Assistent und Stellvertreter des Special-Directors in Köln.
15. Biecker, Landgerichts-Assessor a. D., Assistent und Stellvertreter des Special-Directors in Köln.
16. Förster, Landrath a. D., Assistent und Stellvertreter des Special-Directors in Köln.
17. Hoeter, Reg.-Assessor a. D., Assistent und Stellvertreter des Special-Directors in Köln.

Oberbeamte.

18. Menne, Baurath, Ober-Ingenieur in Köln.
19. Rocholl, Ober-Ingenieur in Köln.
20. Rumschöttel, Bau-Inspector, Ober-Ingenieur in Köln.
21. Paul, Baumeister, stellv. Ober-Ingenieur (ad 18.) in Köln.
22. Gehlen, Baumeister, stellv. Ober-Ingenieur (ad 19.) in Köln.
23. Rüppell, Baumeister und Vertreter des Ober-Ingenieurs (ad 20) in Köln.
24. Bendel, Ingenieur in Köln.
25. Landschütz, Kreisrichter a. D., Chef des Grund-Erwerbs-Bureaus I in Köln.
26. Thomae, Advocat, Chef des Grund-Erwerbs-Bureaus II in Köln.
27. Sternberg, Ober-Betriebs-Inspector in Köln.
28. Fenten, Betriebs-Controleur in Köln.
29. Reusch, Betriebs-Controleur in Köln.
30. Malms, Haupt-Rendant in Köln.
31. Krecker, Hauptcassirer in Köln.
32. Brandts, Effecten-Verwalter in Köln.
33. Melcher, Ober-Güter-Inspector in Köln.
34. Hoegen, } Güter-Controleure in Köln.
35. Ottersky, }
36. von Coellen, Advocat, Vorsteher des Reclamations-Bureaus in Köln.
37. Wirsieg, Control-Vorsteher in Köln.
38. Nohl, Obermaschinenmeister der Maschinen-Verwaltung in Nippes bei Köln.
39. Leonhardi, Ober-Maschinenmeister der Wagen-Verwaltung in Nippes bei Köln.
40. Reichmann, Maschinenmeister in Hochfeld.
41. Oelert, } Maschinenmeister in Nippes bei Köln.
42. Scheinhütte, }
43. Schlesinger, }
44. Schellens, Telegraphen-Inspector in Köln.
45. Schaefer, Betriebs-Inspector in Köln.
46. Pütter, Sections-Ingenieur in Köln.
47. . . . . ., Bahn- und Betriebs-Inspector in Cleve.
48. Kauffmann, commiss. Sections-Ingenieur in Cleve.
49. Hack, Sections-Ingenieur in Neuss.
50. Grünhagen, Bahn- und Betriebs-Inspector in Mülheim a. d. Ruhr.
51. Gudovius, Sections-Ingenieur in Mülheim a. d. Ruhr.
52. Bremmekamp, Sections-Ingenieur in Essen.
53. Türk, Sections-Ingenieur in Essen.
54. Rücker, commiss. Bahn- und Betriebs-Inspector in Aachen.
55. Jacobs, Sections-Ingenieur in Aachen.
56. Riemann, Sections-Ingenieur in Düren.
57. Hagen, Bahn- und Betriebs-Inspector in Euskirchen.
58. Mertens, Sections-Ingenieur in Euskirchen.
59. Wilmes, Sections-Ingenieur in Euskirchen.
60. Wachenfeld, Bahn- und Betriebs-Inspector in Coblenz.
61. Michel, Sections-Ingenieur in Coblenz.
62. Schanzenbach, Sections-Ingenieur in Bonn.
63. Richter, Bahn- und Betriebs-Inspector in Neuwied.
64. Reick, comm. Sections-Ingenieur in Neuwied.

Saal-Unstrut-Eisenbahn.

I. Direction zu Cölleda.

1. Träger, Rechts-Anwalt in Cölleda, Vorsitzend.
2. Krohn, Betriebs-Director und Ober-Ingenieur in Nordhausen.
3. Doerstling, Commerzienrath und Bank-Director in Sondershausen.

II. Verwaltungsrath.

4. von Werthern, Königl. Landrath in Cölleda, Vorsitzender.
5. Gottloeber, Bürgermeister in Cölleda, stellvertretender Vorsitzender.

Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

I. Königliche Direction zu Saarbrücken.

1. Jecklin, Regierungs-Rath, Vorsitzender in Saarbrücken.

Mitglieder.

2. Früh, Regierungs- und Baurath, technisches Mitglied in Saarbrücken.
3. Kranold, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied in Saarbrücken.
4. Thomé, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied in Saarbrücken.
5. Roedenbeck, Regierungs-Assessor, z. Z. als Hülfsarbeiter im Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu Berlin.
6. Bormann, Ober-Betriebs-Inspector, technischer Hülfsarbeiter in Saarbrücken.
7. von Mühlenfels, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter in Saarbrücken.
8. Frye, Regierungs-Assessor, Hülfsarbeiter in Saarbrücken.
9. Dr. Dückers, Friedensrichter a. D., Hülfsarbeiter in Saarbrücken.

II. Oberbeamte.

10. Sebaldt, Eisenbahn-Bau-Inspector com. Ober-Betriebs-Inspector in Saarbrücken.
11. Mittmann, Ober-Güter-Verwalter daselbst.
12. Finkbein, Ober-Maschinenmeister daselbst.
13. Zeh, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Creuznach.
14. Bayer, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Trier.
15. Vieregge, Eisenbahn-Bau-Inspector, Vorsteher des technischen Bureaus in Saarbrücken.
16. de Nerée, Eisenb.-Bau- und Betriebs-Inspector in Saarbrücken.
17. Dr. ph. Mecklenburg, Eisenbahn-Baumeister in Creuznach.
18. Naud, Eisenbahn-Baumeister in St. Wendel.
19. Schmidt, Eisenbahn-Baumeister in Trier.
20. Hoebel, Eisenbahn-Baumeister in Saarbrücken.
21. Housselle, Eisenbahn-Baumeister in Saarbrücken.
22. Lengeling, Eisenbahn-Baumeister in Cochem.
23. Israël, Eisenbahn-Baumeister in Saarbrücken.
24. Woytt, Maschinenmeister in St. Wendel.
25. Fischer, Maschinenmeister in Saarbrücken, als solcher z. Z. nach Fulda zur Frankfurt-Bebraer Bahn abcommandirt.
26. Nepilly, Maschinenmeister in Saarbrücken.
27. Becker, Rechnungsrath, Haupt-Kassen-Rendant daselbst.
28. Marten, Rechnungsrath, Vorsteher des Central-Bureaus daselbt.
29. Manski, Bahn-Controleur daselbst.
30. von Staszewski, Bahn-Controleur daselbst.
31. Schober, Bahn-Controleur daselbst.

Königl. Sächs. Staats-Eisenbahnen.

I. Mitglieder der Königl. General-Direction zu Dresden.

1. von Tschirschky-Bögendorf, General-Director zu Dresden.
2. Dr. phil. Freiherr von Biedermann, Geheimer Finanzrath in Dresden.
3. Hallbauer, Finanzrath in Dresden.
4. Opelt, Finanzrath in Dresden.
5. Nowotny, Directionsrath in Dresden.
6. Kell, Directionsrath in Dresden.
7. Rachel, Directionsrath in Dresden.
8. Ballenberger, Directionsrath in Dresden.
9. von Nostitz und Jänckendorf, Directionsrath in Dresden.
10. Jencke, Directionsrath in Dresden.
11. Edler von der Planitz, Directions-Assessor in Dresden.
12. Dr. jur. Ritterstädt, Directions-Assessor in Dresden.

II. Oberbeamte.

13. Damm, Betriebs-Ober-Inspector in Leipzig.
14. Kahle, Betriebs-Ober-Inspector in Chemnitz.
15. Hartmeyer, Betriebs-Ober-Inspector in Alt-stadt-Dresden.
16. Mieth, Betriebs-Ober-Inspector in Neustadt-Dresden.
17. Falkenstein, Betriebs-Ober-Inspector in Zwickau.
18. Bahr, Transport-Ober-Inspector in Dresden.
19. Fischer, Ober-Güterverwalter in Dresden.
20. Bergk, Ober-Maschinenmeister in Chemnitz, Vorstand der Maschinen-Hauptverwaltung (Werkstätten, Wagen-Neubau, Reparatur der Betriebsmittel, Magazin-Verwaltung).
21. Strick, Maschinen-Ober-Inspector in Dresden, Vorstand der Maschinen-Ober-Inspection (Leitung des technischen Betriebs, Disposition über die Maschinen und das Maschinendienstpersonal, Aufsicht über den Wagenübergang).
22. Schmidt, Betriebs-Ober-Ingenieur in Dresden, Vorstand des Ingenieur-Hauptbüreaus.
23. Dr. phil. Fritzsche, Directions-Ingenieur in Dresden, stellvertretender Vorstand des Ingenieur-Hauptbüreaus.
24. Engelhardt, Bezirks-Ingenieur in Chemnitz, präd. Betriebs-Ober-Ingenieur.
25. Opitz, Bezirks-Ingenieur in Dresden.
26. Richardt, Bezirks-Ingenieur in Leipzig.
27. Bergmann, Bezirks-Ingenieur in Löbau.
28. Uhmann, Bezirks-Ingenieur in Zwickau.
29. Pörsch, Betriebstelegraphen-Ober-Inspector in Dresden.
30. Klien, Maschinenmeister in Chemnitz.
31. Hofmann, Maschinenmeister in Dresden.
32. Hunte, Maschinenmeister in Leipzig.
33. Klinghardt, Directions-Secretair in Dresden.
34. Förster, Directions-Secretair in Dresden.
35. Heil, Hauptcassirer in Dresden, Vorstand der Hauptcasse.
36. Pietsch, Büreau-Ober-Inspector in Dresden, Vorstand des Hauptbüreaus.
37. Teubner, Obercontroleur in Dresden, Vorstand des Control- und Abrechnungsbüreaus.
38. Messerschmidt, Hauptbuchhalter in Dresden, Vorstand der Hauptbuchhalterei.
39. Enderlein, Wirthschafts-Inspector in Dresden, Vorstand der Wirthschafts-Hauptverwaltg.
40. Ulbricht, Vorstand des statistischen Büreaus in Dresden.
41. Biedermann, Vorstand des Wagen-Controlbüreaus in Dresden.
42. Klemm, Rechnungsführer in Dresden, Vorstand der Betriebs-Rechnungs-Expedition.
43. Franke, Rechnungsführer in Chemnitz, Vorstand der Werkstätten-Rechnungs-Expedition.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn.

A. Direction zu Greiz.

1. R. v. Geldern-Crispendorf, Geh. Cabinetsrath in Greiz.
2. Otto Henning, Hofbuchdruckereibesitzer in Greiz.

B. Aufsichtsrath.

3. Sr. Durchlaucht Prinz Hugo v. Schönburg-Waldenburg, Vorsitzender, in Droyssig bei Zeitz.
4. Heinrich Arnold, Fabrikant in Greiz, Stellvertreter des Vorsitzenden.
5. Levien, Bankdirector zu Berlin.
6. Berthold Bensemann zu Berlin.
7. Wolf, Kammerrath zu Dresden.
8. R. Staberow, Baurath und Eisenbahndirector zu Erfurt.
9. Ludwig Böhler, Fabrikant zu Plauen.
10. Paul Benndorf, Kaufmann zu Leipzig.

C. Syndicat.

11. Dr. Lothar Henning, Rechtsanwalt zu Greiz.

D. Oberbeamte.

12. von Kosinski, Control-Ingenieur zu Greiz.

Sächsisch-Thüringische Ost-Westbahn. Zwickau-Weida.

Directorium zu Weimar.

1. Dr. jur. Luden, Advocat und Bank-Syndicus in Weimar, Vorsitzender des Directoriums.
2. Delbrück, Commerzienrath zu Berlin, Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. Berger, Baurath, Creuznach.
4. Fiedler, Bürgermeister, Werdau.
5. Hohenemser, Bank-Director, Frankfurt a. M.
6. H. v. Köppen, Wiesbaden.
7. Seifert, Bank-Director, Berlin.
8. Dr. jur. Siemens, Bank-Director, Berlin.
9. Dr. phil. Schlömilch, Professor, Dresden.
10. Plathner, Ober-Ingenieur und ständiges Mitglied des Directoriums, Gera.

Thüringische und Werra-Eisenbahn.

I. Direction zu Erfurt.

1. Eggert, Geheimer Regierungsrath, Königlich Preussischer Eisenbahn-Commissarius, Vorsitzender der Direction zu Erfurt.
2. Dr. Schambach, Regierungsrath, Grossherzoglich Sächsischer Regierungs-Commissarius zu Weimar.
3. Kraeger, Geheimer Regierungsrath, Herzogl. Sächsischer Regierungs-Commissarius zu Gotha.
4. Mathies, Kais. Brasilianischer Consul zu Gotha.
5. Gabler, Rechtsanwalt und Landtagssyndicus zu Weimar.
6. Bail, Stadtrath a. D. zu Erfurt.
7. Vacat.
8. Umpfenbach, Regierungs- u. Baur. zu Erfurt.
9. Bering, Kreisgerichtsrath a. D. zu Erfurt.
10. Scholtz, Verkehrs-Inspector zu Erfurt.

II. Ober-Beamte der Thüringischen Eisenbahn.

11. Behm, Betriebs-Inspector, Königlicher Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector a. D. zu Erfurt.
12. Lochner, Ober-Maschinenmeister zu Erfurt.
13. Hoffmann, Ober-Güter-Verwalter zu Erfurt.
14. Witzeck, Abtheilungs-Baumeister zu Gotha.
15. Schwarzenberg, Abtheilungs-Baumeister zu Leipzig.
16. Reimer, Abtheilungs-Baumeister zu Weimar.
17. Jungbecker, Abtheilungs-Baum. zu Gera.
18. Hostmann, Abtheil.-Baum. zu Weissenfels.
19. Stern, Abtheilungs-Baumeister zu Eisenach.

III. Ober-Beamte der Werra-Eisenbahn.

20. Büchner, Baurath, Ober-Ingenieur und Betriebs-Inspector zu Meiningen.
21. Kirn, Bau- u. Betriebs-Inspector zu Meiningen.
22. Polack, Ober-Güter-Verwalter zu Meiningen.
23. Horn, Maschinenmeister zu Meiningen.
24. Fuchs, Baumeister, Abtheilungs-Ingenieur das.
25. Menning, Abtheilungs-Ingenieur zu Coburg.

Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

I. Verwaltungsrath zu Tilsit.

1. W. v. Simpson, Vorsitzender, Rittergutsbesitzer auf Georgenburg.
2. G. A. Kleffel, stellvertretender Vorsitzender, Oberbürgermeister in Tilsit.
3. Humphray Davy in Berlin.
4. Dr. Strousberg in Berlin.
5. O. v. Sanden, Landrath in Ragnit.
6. Korn, Bürgermeister in Insterburg.
7. M. Simon, Geheimer Commerzienrath in Königsberg.
8. Schlenther, Landrath in Tilsit.
9. Josef Bray in London.
10. Dodillet, Regierungsrath in Gumbinnen.
11. Herzfeld, Justizrath in Insterburg.

Stellvertretende Mitglieder.

12. Jabs, Commerzienrath in Tilsit.
13. W. Logan, Kaufmann in London.
14. vacant.
15. Gustav Simon in Berlin.

II. Betriebsdirection zu Tilsit.

16. A. Talke, Betriebs-Director, zugleich Ober-Ingenieur und Special-Director in Tilsit.

III. Oberbeamte.

17. Holzt, Maschinenmeister und Werkstätten-Vorsteher in Tilsit.
18. Wiener, Hauptcassen-Rendant in Tilsit.
19. Donalies, Control-Vorsteher in Tilsit.
20. Lucke, Bureau-Vorst. und Secretair in Tilsit.

Westfälische Eisenbahn.

I. Königliche Direction in Münster.

1. Pape, Geheimer Reg.-Rath. Vorsitzender.
2. Bachmann, Reg.- u. Bau-Rath, 1. technisches Mitglied der Direction.
3. Senftleben, Regierungs-Assessor, administr. Mitglied.
4. Pieper, Regierungs-Assessor, administratives Mitglied.
5. Bramer, Eisenbahn-Bau-Inspector, 2. techn. Mitglied der Direction.
6. Ulrich, Regierungs-Assessor, administrativer Hülfsarbeiter.
7. Dr. Stündeck, Gerichts-Assessor, administr. Hülfsarbeiter.

II. Technische Beamte.

8. Klose, Ober-Betriebs-Inspector in Münster.
9. Voss, Betriebs-Director, Eisenbahn-Betriebs-Inspector in Emden.
10. Garcke, Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector in Hamm.
11. Müller, Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector in Paderborn.
12. Schmiedt, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector in Münster.
13. Glünder, Eisenbahn-Bau-Inspector bei der Bahn-Abtheilung in Lingen.
14. Westphalen, Eisenbahn-Bau Inspector bei der Bahn-Abtheilung in Paderborn.
15. Röhner, Eisenbahn-Baumeister in Emden.
16. Tacke, Ober-Maschinenmeister in Paderborn.
17. Sillies, Eisenbahn-Maschinenmeister in Paderborn.
18. Köster, Eisenb.-Maschinenmeister in Lingen.
19. Mues, Werkstätten-Vorsteher in Paderborn.
20. Staudinger, Telegraphen-Insp. in Münster.
21. Disselhoff, Eisenbahn-Bau-Inspector, Vorstand des technischen Bureaus in Münster.
22. Wessel, Abtheilungs-Baum. in Beverungen.
23. Lorentz, do. do. in Carlshafen.
24. Lindemann, Abtheil.-Baumeister in Uslar.
25. Hahn, Abtheil.-Baumeister in Northeim.
26. Herold, Baumeister in Münster.
27. Koch, Baumeister in Münster.
28. May, Baumeister in Münster.
29. Holtgreve, Abtheil.-Baumeister i. Königsborn.
30. Veltwisch, Bauführer daselbst.
31. Bornmüller, Baumeister in Dortmund.
32. Germelmann, Bauführer in Northeim.
33. Conring, Bauführer in Lingen.
34. Schultz, Bauführer in Münster.

III. Administrative Beamte.

35. Köppen, Ober-Güterverwalter in Münster.
36. Martini, Rechnungs-Rath, Hauptkassen-Rendant in Münster.
37. Meyer, Rechnungs-Rath, Bureau-Vorsteher in Münster.

Württembergische Staats-Eisenbahnen.

I. Oberbeamte für die Leitung des Betriebs und die Verwaltung der Eisenbahnen.

A. Mitglieder der Eisenbahn-Direction zu Stuttgart.

1. von Dillenius, Geheimer Rath, Leiter der Königl. Württemb. Verkehrs-Anstalten und Vorstand der Eisenbahn-Direction in Stuttgart
2. v. Klein, Präsident, (Vorstand der Eisenbahnbau-Commission und der Telegraphen-Direction) in Stuttgart.
3. v. Seybold, Königl. Belgischer General-Consul, mercantilisches Mitglied, zugleich bei der Eisenbahnbau-Commission in Stuttgart.
4. v. Böhm, Ober-Finanzrath in Stuttgart.
5. Wrede, Ober-Finanzrath daselbst.
6. Huber, Kaufmann, merc. Mitglied in Stuttgart.
7. Weizsäcker, Finanzrath, Justitiar daselbst.
8. Brockmann, Baurath in Stuttgart.
9. Dimler, Baurath daselbst
10. Würich, Baurath daselbst.
11. Bärlin, Finanzrath daselbst.
12. Göz, Finanzrath daselbst.
13. Dopffel, Finanzassessor daselbst.
14. Klüpfel, Finanzassessor, II. Justitiar daselbst.
15. v. Misani, Finanzrath, Betriebs-Oberinspector in Stuttgart.
16. Schad, Betriebs-Oberinspector in Stuttgart.

B. Eisenbahn-Haupt-Casse.

17. Planitz, Finanzrath, Hauptcassier in Stuttgart.
18. Fetzer, Controleur, Buchhalter in Stuttgart.

C. Im äussern Dienst.

19. Riotte, Finanzrath, Bahnhof-Inspector in Friedrichshafen.
20. Kleiner, Bahnhof-Inspector in Mergentheim.
21. Jäger, Postrath u. Bahnh.-Inspect. in Tübingen.
22. Weiss, Bahnhof-Inspector in Aalen.
23. Brucklacher, Bahnhof-Inspector in Ulm.
24. Bahmann, Bahnhof-Insp. in Sigmaringen.
25. Hörner, Bahnhof-Inspector in Stuttgart.
26. Yelin, Bahnhof-Inspector in Rottweil.
27. Krauss, Bahnhof-Inspector in Crailsheim.
28. Lang, Bahnhof-Inspector in Bruchsal.
29. Held, Bahnhof-Inspector in Heilbronn.
30. Pross, Bahnhof-Inspector in Calw.
31. Grund, Baurath, Betriebsbau-Inspector in Ravensburg.
32. Bracher, Betriebsbau-Inspector in Esslingen.
33. Necker, Betriebsbau-Inspector in Aalen.
34. Klemm, Betriebsbau-Inspector in Geislingen.
35. Kohler, Betriebsbau-Inspector in Stuttgart.
36. Schuster, Betriebsbau-Inspector in Crailsheim.
37. Bossert, Betriebsbau-Inspector in Ehingen.
38. Ruf, Betriebsbau-Inspector in Hall.
39. Zimmer, Betriebsbau-Inspector in Reutlingen.
40. Buck, Betriebsbau-Inspector in Ludwigsburg.
41. Gmelin, Betriebsbau-Inspector in Rottweil.
42. Esslinger, Betriebsbau-Insp. in Aulendorf.
43. Schöll, Betriebsbau-Inspector in Schorndorf.
44. Ganzenmüller, Betriebsbau-Inspector in Weikersheim.
45. Fuchs, Betriebsbau-Inspector in Calw.
46. Riedinger, Sections-Ingenieur, Bauamts-Vorstand in Biberach.
47. Haug, Sections-Ingenieur, Bauamts-Vorstand in Sulz.
48. Cammerer, Sections-Ingenieur, Bauamts-Vorstand in Jagstfeld.
49. v. Watter, Sections-Ingenieur, Bauamts-Vorstand in Bruchsal.
50. Schneider, Sections-Ingenieur, Bauamts-Vorstand in Leutkirch.
51. Krauss, Sections-Ingenieur, Bauamts-Vorstand in Göppingen.
52. Braun, Sections-Ingenieur, Bauamts-Vorstand in Neuenbürg.
53. Remppis, Ingenieur-Assistent, Bauamts-Vorstand in Hechingen.
54. Fistmann, Wagenmeister in Canstatt.
55. Trute, Maschinenmeister in Esslingen.
56. Schröter, Maschinenmeister in Friedrichshafen.
57. Gross, Maschinenmeister in Aalen.
58. Fischer, Maschinenmeister in Rottweil.

II. Oberbeamte für die Beaufsichtigung und Leitung des Eisenbahn-Neubaues.

A. Mitglieder der Königl. Eisenbahnbau-Commission in Stuttgart.

59. v. Klein, Präsident in Stuttgart, (zugleich Vorstand der Telegraphen-Direction und Mitglied der Eisenbahn-Direction cfr. oben Z. 2).
60. v. Morlock, Ober-Baurath in Stuttgart.
61. v. Abel, Ober-Baurath daselbst.
62. v. Grundler, Ober-Finanzrath daselbst.
63. v. Mauser, Ober-Finanzrath daselbst.
64. Knapp, Ober-Finanzrath daselbst.
65. v. Schlierholz, Ober-Baurath daselbst.
66. Schrag, Finanzrath daselbst.
67. Rank, Finanzrath daselbst.

B. Oberbeamte im äussern Dienst.

68. Bonhöffer, Baurath, Bahnbau-Inspector in Heilbronn.
69. Daser, Bahnbau-Inspector in Winnenden.
70. Hocheisen, Bahnbau-Inspector in Balingen.
71. Krauss, Bahnbau-Inspector in Horb.
72. Schurr, Baurath, Eisenbahnhochbau-Inspector in Heilbronn.
73. Knoll, Bahnbau-Inspector in Stuttgart.
74. Hermann, Bahnbau-Inspector in Nagold.
75. Preu, Bahnbau-Inspector in Leutkirch.
76. Zeller, Eisenbahnhochbau-Inspector in Heidenheim.
77. Wagner, Eisenbahnbau-Inspector, Vorstand des techn. Bureau der Eisenbahnbau-Commission in Stuttgart.

78. Mayer, Bahnbau-Inspector in Pfullendorf.
79. Maret, Bahnbau-Inspector in Giengen.
80. Bügler, Bahnbau-Inspector in Sigmaringen.
81. Schmid, Bahnbau-Inspector in Wangen.
82. Kachler, Bahnbau-Inspector in Ebingen.
83. Eulenstein, Sections-Ingenieur tit. Bau-Insp., Vorstand des Eisenbahnhochbauamts in Sigmaringen.
84. Schmoller, Sections-Ingenieur, Bahnbau-Amts-Vorstand in Pforzheim.
85. Möll, Sections-Ingenieur, Bahnbauamts-Vorstand in Backnang.
86. Storz, Sections-Ingenieur, Bahnbauamts-Vorstand in Crailsheim.
87. Lambert, Sections-Ingenieur, Bahnbauamts-Vorstand in Langenau.
88. Strasser, Sections-Ingenieur, Vorstand des Eisenbahnhochbauamts in Aulendorf.
89. Bock, Sections-Ingenieur, Bahnbauamts-Vorstand in Waiblingen.
90. Naschold, Sections-Ingenieur, Vorstand des Eisenbahnhochbauamts in Hirsau.
91. Fischer, tit. Sections-Ingenieur, Vorstand des Eisenbahnhochbauamts in Crailsheim.
92. Völker, tit. Sections-Ingenieur, Vorstand des Baubureau's in Herrenberg.
93. Wundt, tit. Sections-Ingenieur, Bauamts-Vorstand in Brenz.

II. Oesterreich Ungarische Eisenbahnen.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn.

Verwaltungsrath.

1. Georg Graf Károlyi, Präsident.
2. Albert von Wodianer, Vice-Präsident.
3. Anton von Csengery, } Verwaltungsräthe.
4. Rudolf Fuchs, } Verwaltungsräthe.
5. Felix Freiherr von Gerliczy } Verwaltungsräthe.
6. Karl von Harkányi } Verwaltungsräthe.
7. Julius Herz, Verwaltungsrath, zugleich technischer Consulent.
8. Alexaner Graf Károlyi, } Verwaltungsräthe.
9. Friedrich Kochmeister } Verwaltungsräthe.
10. Anton von Lukács } Verwaltungsräthe.
11. Louis von Marx } Verwaltungsräthe.
12. Franz von Pulszky } Verwaltungsräthe.
13. Friedr. Freiher von Podmanitzky } Verwaltungsräthe.
14. S. von Schosberger } Verwaltungsräthe.

Betriebs-Direction Pest.

15. Ludwig Naszluhácz, General-Inspector für den technischen Betrieb.
16. Albert Wahl, General-Inspector f. den administrativen Betrieb.
17. Martin Gronovsky, Secretär.
18. Franz Mikolai, Inspector und Bahnerhaltungs-Chef.
19. Ferdinand Bohatsch, Inspector, Chef des Maschinenwesens.
20. Joseph Bitterlich, Chef für Verkehr und commerciellen Betrieb.
21. Carl Edler von Hubert, Inspector und Controlchef.
22. Carl Rosenberg, Inspector und Chef der Material-Verwaltung.
23. Ernst Rie, Oberbuchhalter.
24. Alexander Hoffmann, Haupt-Cassier.
25. Strecke: Johann Kramer, Verkehrs-Chef zu Szegedin.
26. Karl Kappes, Zugförderungs- u. Werkstätten-Chef zu Szegedin.
27. Johann Kossitzky, Sect.-Ing. zu Grosswardein.
28. Friedrich Brock, Sections-Ing. zu Csaba.
29. Otto Jobbágyi, do. zu Szegedin.
30. Nicolaus Herczegh, do. zu Theresiopel.
31. Adalbert Harmos, do. zu Zombor.
32. Julius Faragó, do. zu Essegg.

Arad-Temesvarer Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Pest.

1. Heinrich Graf Zichy v. Vásonkeö Excellenz, Präsident.
2. Karl von Blasovics, } Mitglieder.
3. Franz Házmann, } Mitglieder.
4. Emil Kopp, } Mitglieder.
5. Johann Schnedar, } Mitglieder.
6. Dr. Julius Schiefner, } Mitglieder.
7. Johann Tschögel, } Mitglieder.
8. Vinzenz von Weninger, } Mitglieder.

Als betriebsführende Direction fungirt die Direction der Theiss-Eisenbahn.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Verwaltungsrath.

1. Carl Wolfrum, Präsident in Aussig.
2. Josef Kress, Vicepräsident in Prag.
3. Sr. Durchlaucht Edmund Fürst Clary-Aldringen in Teplitz.
4. Carl Freiherr von Kaskel in Dresden.
5. Theodor Freiherr von Liebieg in Wien.
6. Josef Ritter von Mallmann in Wien.
7. Herrmann Marbach in Prag.
8. J. U. Dr. Alexander Peez in Wien.
9. Werner Friedrich Freiherr von Riese-Stallburg in Prag.
10. J. U. Dr. Jaroslav Rilke in Prag.
11. J. U. Dr. Josef Tragy in Prag.
12. Advocat Rudolf Wachsmuth in Leipzig.

II. Direction.

13. Director: Franz Diettrich in Teplitz.
14. Betriebs-Inspector und Director-Stellvertreter: Friedrich Edler von Emperger in Teplitz.

III. Dienstabtheilungen.

Secretariat:

15. Franz Cerwénka, Secretär in Teplitz.

Verkehr- und Zugförderung:

16. Carl Funk, Ober-Ingenieur in Teplitz.

Maschinen- und Werkstättendienst:

17. Hermann Tapezierer, Ingenieur in Teplitz.

Bau- und Bahnerhaltung:

18. Leonhard Schweigert, Ober-Ingenieur in Teplitz.

Commercieller Dienst:

19. Eugen Gärtner, Buchhalter in Teplitz.

Hauptcasse:

20. Wilhelm Rochelt, Hauptcassier in Teplitz.

Materialwesen:

21. Georg Ott, Materialverwalter in Teplitz.

Báttaszék-Dombovár Zákányer (Donau-Drau-Eisenbahn).

Verwaltungsrath.

1. Georg von Bartal, Präsident.
2. Adalbert von Berczel, Vice-Präsident.
3. Stephan von Bitto, } Verwaltungsräthe.
4. Ludwig von Csépy, } Verwaltungsräthe.
5. Graf Adalbert von Festetics, } Verwaltungsräthe.
6. Ferdinand von Majthényi, } Verwaltungsräthe.
7. August Paupe, } Verwaltungsräthe.
8. Ernest Pontzen, } Verwaltungsräthe.
9. Graf Emerich von Somssich } Verwaltungsräthe.
10. Laurenz von Somssich, } Verwaltungsräthe.
11. Bernard von Szitanyi, } Verwaltungsräthe.

Oberbeamte.

12. Fridolin von Blaskovics, Director.
13. Aurel von Csathó, Insp., Chef des Central-Bureaus und Secretär des Verwaltungsrathes.
14. Gustav Mindzenti, Insp., Chef d. finanziellen Abtheilung u. der Material-Verwaltung.
15. Michael Láber, Insp., Chef der Verkehrs- und commerziellen Abtheilung.
16. Josef Látesz, Insp, Chef der Abtheilung für Zugförderung und Werkstätte.
17. Ferdinand Abel, Inspector, Chef der Abtheilung für Bahnerhaltung.
18. Koloman Baumgarten, Betriebsleiter.

Böhmische Nordbahn.

Verwaltungsrath und Direction in Prag.

I. Verwaltungsrath.

1. Se. Excellenz Ernst Graf Waldstein-Wartemberg, k. k. wirkl. Geheimer Rath und Kämmerer, Präsident in Prag.
2. Dr. Franz Klier, Advocat, Vicepräsident in Tetschen.
3. Clemens Bachofen v. Echt, Guts- u. Fabriksbesitzer in Prag.
4. Carl Georg Fröhlich, Fabrikant in Warnsdorf.
5. Adalbert Eyssert, Kaufmann in Rumburg.
6. Dr. Carl Junek, k. k. Hofrath in Prag.
7. Josef Kress, General-Director der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag.
8. Franz Mattausch, Fabrikenbesitzer in Bensen.
9. Dr. Franz Schmeykal, Advocat in Prag.
10. Ludwig Waydelin, Kaufmann in Prag.
11. Moritz Gröbe, Kaufmann in Prag.

II. Oberbeamte.

12. Georg Löw, Central-Director in Prag.
13. Jacob Hasel, Ober-Inspector in Prag.
14. Dr. Friedr. Janovski, Secretär in Prag.
15. Friedr. Kühnel, Haupt-Buchhalter in Prag.
16. Franz Mayerhoffer, Ober-Expeditor in Prag.
17. Anton Dauscha, Grund-Einlösungs-Commissär in Prag.
18. Wilhelm Röder, Cassirer in Prag.
19. Anton Ertl, Oberingenieur- und Betriebsleiter in Tetschen.
20. Heinrich Schlüter, Oberingenieur und Werkstätten-Vorstand in B. Leipa.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

I. Verwaltungs-Rath in Wien.

1. Präsident: vacat.
2. Vice-Präsident: Johann Ritter von Schimka in Wien.
3. Max Gomperz, } Verwaltungsr. in Wien.
4. Louis Freiherr von Haber, } Verwaltungsr. in Wien.
5. Adolf Landauer, } Verwaltungsr. in Wien.
6. August von Stummer, } Verwaltungsr. in Wien.
7. S. A. Freiherr von Rothschild, } Verwaltungsr. in Wien.
8. Dr. Joseph Weissel, } Verwaltungsr. in Wien.
9. Al. Klein, Freiherr von Wiesenberg, } Verwaltungsr. in Wien.
10. Moritz Freiherr von Königswarter, } Verwaltungsr. in Wien.
11. Moritz Schnapper, } Verwaltungsr. in Wien.
12. August Fölsch, } Verwaltungsr. in Wien.

II. Central-Direction in Wien.

13. Dr. Angelo Kuh, General-Secretär in Wien.
14. Ignaz Machatsch, Central-Buchh. in Wien.
14. Wilhelm Edler v. Wertheimstein, Secretär in Wien.
16. Carl Mallner, Central-Cassier in Wien.
17. Cäsar Sgardelli, Expeditsleiter in Wien.

III. Betriebs-Direction zu Prag (Smichov).

18. Heinrich Ritter von Jarsch, Betriebs-Director in Prag.
19. Heinrich Wisgrill, Inspector in Prag.
20. Karl Hawlitschek, Inspector in Prag.
21. Carl Schreyer, Ober-Ingenieur in Prag.
22. Wilhelm Müller, Ober-Ingenieur in Prag.
23. Josef Kurfürst, Secretär in Prag.
24. Ottomar Hlawitschka, Ingenieur in Prag.
25. Roderich Gössing, Ingenieur in Prag.
26. Franz Fuss, Oberexpeditor in Prag.
27. Ferdinand Kirschner, Buchhalter in Prag.
28. Wilhelm Schulz, Directions-Cassier in Prag.
29. Anton Sauerwald, Expeditleiter in Prag.
30. Oskar Fünfstück, Ing.-Assistent in Prag.
31. Josef Kollmann, Ing.-Assistent in Beraun.
32. Otto Engelbert, Ing.-Assistent in Rokycan.
33. Franz Wrany, Ingenieur in Pilsen.
34. Carl Soucup, Ing.-Assistent in Staab.
35. Alois Lucas, Ing.-Assistent in Taus.
36. Friedrich Essig, Ober-Werkmeister u. Werkstättenleiter in Pilsen.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Sitz der Gesellschaft in Prag (Bredauergasse No. 7).

Verwaltungsrath.

1. Josef Fritsch, k. k. Bergrath, Präsident.
2. J. U. Dr. Josef Tragy, Landesadvocat, Vicepräsident.
3. Emil Prinz zu Fürstenberg, } Mitglieder.
4. Clemens Bachofen von Echt } Mitglieder.
5. Adalbert Ritter von Lanna } Mitglieder.
6. J. G. Pilz, kais. Rath } Mitglieder.
7. Vacat. } Mitglieder.
8. Vacat. } Mitglieder.

Generaldirection zu Prag.

9. Generaldirector: Josef Kress.
10. Generaldirector-Stellvertreter u. Betriebsdirector Wilhelm Kretschmer.
11. Secretariat und Rechtsbureau: Secretär J. U. Dr. Hugo Böhm.
12. Centralcanzlei: Inspector Moritz Pfeiffer.
13. Hauptcassa: Hauptcassier Heinrich Rössler.

14. Buchhaltung: Oberbuchhalter Georg Diettrich-Kalkhof.
15. Techn. Verkehrsbureau: Inspector Adolf Hauer.
16. Commerz. Verkehrsbureau: Emanuel Pfeffer.
17. Werkstätten u. Zugförderungsbureau: Inspector Otto Gebauer.
18. Materialverwaltung: Oberingenieur Lorenz Bamberger.
19. Bau- und Bahnerhaltungsbureau: Oberinspector Johann Polivka.
20. Techn. Revisionsbureau: Oberingenieur Josef Kretz.
21. Commerz. Revisionsbureau: Inspector Johann Tlach.
22. Werkstätte- Kralup: Vorstand Ingenieur Norbert Latowsky.
23. Werkstätte Komotau: Vorstand Ingenieur Joachim Watzka.

K. k. priv. Dniesterbahn.

I. Verwaltungsrath.

1. Krasiki, Joh. Graf, Präsident.
2. Pillerstorff, Freiherr v., Vice-Präsident.
3. Andrian-Werburg, Ferdinand, Freiher v.
4. Berend, Dr. Emil.
5. Dreger, Carl.
6. Glaser, Wilhelm von.
7. Mycielski, Franz, Graf.
8. Pongratz, Dr. Oskar.
9. Raczinski, Dr. Clemens.
10. Felsenbrunn, Carl Ritter von, k. k. Hofrath a. D.
11. Suchanek, Dr. Erwin.

II. Oberbeamte.

a. Central-Bureau in Wien.

12. Ehrenberger, Franz, Inspector.

b. Betriebs-Inspection in Sambor.

13. Sladkowski, Wenzel, Betriebs-Inspector.

K. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

A. Verwaltungsrath.

1. Josef Mallmann, Ritter von, Präsident in Wien, auch Verwaltungsrath der k. k. priv. Oesterreich. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc.
2. Dr. Huze, Friedrich Edler von, Vice-Präsident in Wien, k. k. Regierungsrath und Professor, *Mitglieder.*
3. Otto Seebe, Chef der Grosshandlung Johann Carl Seebe in Dresden.
4. Carl Bernard Eisentraut, Director der Geraer Bank in Gera.
5. Heinrich Liebieg, Freiherr v., in Reichenberg.
6. Bernhard Mayer, Banquier in Wien.
7. Dr. jur. Alexander Peez, auch Verwaltungsrath der Aussig Teplitzer Bahn in Wien.
8. August Wolf, Baron v., Grossh. Mecklenburg. Commercienrath und Consul a. D. in Dresden.

Oberbeamte:

9. Johann Pechar, Director.
10. Franz Stastný, Oberexpeditor.
11. Wenzel Mixa, Verkehrs- und Telegraphen-Controlor.
12. Wilh. Ružitsčehka, Bahnerhaltungs-Chef.
13. Dr. jur. Carl Busch, Chef des Centralbureaus.

(10.–13. in Teplitz.)

14. Adolf Krüzner, Zugförderungs- und Werkstätten-Chef in Bodenbach.
15. Carl Balling, Ober-Bergverwalter in Dux.

Fünfkirchen-Barczer Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Budapest.

1. Friedr. v. Harkánji, Präsident in Budapest.
2. Albert Holl, Vice-Präsdent in Budapest.
3. Ladislaus v. Korizmics daselbst.
4. Ferdinand Graf Zichy daselbst.
5. Anselm Baron Rothschild
6. Moriz Baron Woldianer
7. Martin Ritter v. Cassian
8. Julius Ritter v. Herz
9. Friedrich Semler

(5.–9. zu Wien.)

10. Simeon Bánffay, in Fünfkirchen

(3.–10. Verwalthungsräthe.)

Oberbeamte

11. Ludwig Pollak, Oberbuchhalter in Budapest.
12. Ludwig Bock, Betriebsleiter in Fünfkirchen.
13. Carl Schnaidt, Betriebs-Inspector daselbst.
14. Daniel Dietz, Ober-Ingenieur in Fünfkirchen.
15. Thevdor Port, Werkstätten-Chef in Uszög.

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Verwaltungsrath zu Wien.

1. Dr. Leopold v. Mayer de Alsó-Russbach, Vorsitzender in Wien.
2. Johann Blümel daselbst.
3. Jacob Ritter von Jacobi daselbst.
4. Julius Goldstein daselbst,
5. Ignaz Wokaun daselbst.
6. Carl Polley in Sessana.

Oberbeamte.

7. Reinhold Eisl, General-Director zu Graz.
8. Gustav Kramer, Ober-Inspector und Chef des Central-Bureaus zu Wien.
9. Alfred Zander, Inspector für Zugförderung u. Werkstättendienst zu Graz.
10. Josef Wagner, Inspector für Verkehr und commerziellen Dienst zu Graz.

A. p. Kaiser Ferdinands- u. Mähr.-Schlesische Nordbahn.

Direction in Wien.

1. Josef Stummer, Ritter v. Traunfels, Directions-Präses, k. k. Regierungsrath, Vice-Präses des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Galiz. Carl-Ludwigs-Bahn in Wien, Elisabethstrasse No. 1.
2. Georg Plenker, Freiherr von, Präses Stellvertreter, k. k. Ministerialrath in Wien, Seilerstätte No. 1.
3. Dr. etc. Cajetan Felder, Bürgermeister der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, k. k. Hof- und Gerichts-Advokat in Wien, Operngasse No. 8.
4. Johann Fillunger, Verwaltungsrath der k. k. priv. Bömhischen Westbahn, Civil-Ingenieur in Wien, Landstrasse Hauptstrasse No. 6.
5. Moriz Goldschmidt, Ritter v., Procuraführer des Hauses S. M. Freiherr von Rothschild, Verwaltungsrath der k. k. priv. südlichen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, Opernring No. 6.
6. Dr. Ignatz Kuranda, Reichsrath etc. in Wien, Stubenbastei No. 1.
7. Eduard Todesco, Freiherr v., k. k. priv. Grosshändler, Verwaltungsrath der k. k. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn in Wien, Kärthnerstrasse No. 51
8. Leopold Wertheimistein, Ritter von, in Wien, Wallfischgasse No. 4.
9. Simon Winterstein, Ritter von, Mitglied des Herrenhauses in Wien, Herrengasse No. 14.
10. Moriz Königswarter, Freiherr von, I. Kärnthnerring No. 4.

Administration.

11. Wilhelm Eichler, Ritter von Eichkron, General-Inspector, k. k. Hofrath in Wien, Babenbergerstrasse No. 1.
12. Jacob Jacobi, Ritter von, General-Secretär, k. k. Hofrath in Wien, Teinfaltstrasse No. 8.

General-Inspectorat

Bau, und Bahnerhaltungsdienst.

13. Franz Stockert, Central-Inspector in Wien.
14. Andreas Binder, Inspector in Wien.
15. Johann Hermann, Inspector in Wien
16. Anton Kittl, Inspector in Wien.
17. Theodor Potyka, Inspector in Krakau.
18. Nemesius Pfob, Inspector in Wien.
19. Franz Knauer, Inspector in Wien.
20. Thomas Lessle, Ober-Ingenieur I. Classe in Olmütz.
21. Theodor Hoffmann, Ober-Ingenieur I. Classe in Wien.
22. Alfred Peschka, Ober-Ingenieur II. Classe in Prerau.
23. Adolf Blau, Ober-Ingenieur II. Classe in Wien.
24. Franz Gall, Ober-Ingenieur III. Cl. in Olmütz.
25. Franz Geiling, Ober-Ingenieur III. Classe in Weisskirchen.
26. Franz Busek, Ober-Ingenieur III. Cl. in Wien.
27. Feldscharek, Ober-Ingenieur III. Cl. daselbst.
28. Josef Cappilleri, Vorstand, daselbst.

Betriebs-Inspectorat.

29. Eduard Alker, Central-Inspector, k. k. Regierungsrath
30. Ferdinand Schwenk, Ober-Inspector
31. Gustav Kutilek, Inspector
32. Josef Kibitz, „
33. Anton Schefczik, „
34. Johann Castellez, „

(29.–34. in Wien.)

35. Koppelmann Sachsl, Inspector und Vorstand des Betriebs-Inspectorates in Ostrau.
36. Martin Lasco, Ober-Ingenieur I. Cl. in Wien.
37. Paul Rybak, „ I. „ „ „
38. Josef Maglock, Ober-Ingenieur I. Classe in Gänserndorf.
39. Josef Hoffner, Ober-Ingenieur III. Cl. Olmütz.
40. Eduard Rupp, Ober-Ingenieur III. Classe in Floridsdort.
41. Ferdinand Kühnert, Ober-Ingenieur III. Cl. in Wien.
42. Carl Schwaz, Ober-Ingen. III. Cl. in Wien.

Expedits-Inspectorat.

43. Alois Himmel, Central-Inspector in Wien.
44. Jacob Jos. Frenkel, Inspector in Wien.
45. Ignatz Sendler, Ober-Expeditor II. Classe in Krakau.
46. Carl Leppich, Ober-Expeditor II. Cl.
47. Friedrich Leeder, „ II. Cl.
48. Franz Sobotik, „ III. Cl.
49. Michael Rieck, Ober-Ingenieur III. Cl.
50. Czadek „ III. Cl.
51. Adalbert Czerny, „ III. Cl.

(46.–51. in Wien.)

52. Johann Hestránek, Ober-Ingenieur III. Cl. in Ostrau.
53. Johann Schoschkola, Ober-Ingenieur III. Cl. in Ostrau.

Maschinen- und Werstätten-Inspectorat.

54. Ludwig Becker, Central-Inspector
55. Heinrich Schlu, „
56. Franz Langhof, Inspector
57. Benedikt Port, Ober-Ingenieur I. Cl.

(54.–57. in Wien.)

58. Heinrich Gaillard, Ober-Ingen. I. Cl. in Ostrau.
59. Jacob Fischer, Ober-Ingenieur I. Cl. in Wien.
60. August Anschütz, Ober-Ingen. I. Cl. daselbst.
61. Wenzl Rayl, Ober-Ingen. III. Cl. in Ostrau.
62. Wilhelm Thamm, Ober-Ingen. III. Cl. in Wien.
63. Franz Waidl, Ober-Expeditor III. Cl. in Wien.

Material-Inspectorat.

64. Franz Tabeau, Inspector
65. Anton Prokesch, Inspector
66. Carl Axmann, Ober-Ingenieur III. Cl.
67. Ludwig Steyrer, Ober-Ingen. III. Cl.
68. Adolf Hermann, Ober-Expeditor III. Cl.

(64.–68. in Wien.)

Bergbau.

K. k. Bergrath.

69. Leopold Fiedler, Ober-Inspector in Ostrau.
70. Carl Stanger, Ober-Ingenieur II. Cl. daselbst.
71. Rudolf Sauer, Ober-Ingenieur II. Cl. daselbst.
72. Franz Ott, Ober-Ing. III. Cl. in Michalkowitz.
73. Schohay, Ober-Ingenieur III. Cl. in Wien.

General-Secretariat.

74. Robert Julius Dietschold, Ober-Inspector
75. Carl Beran, Ober-Inspector
76. Carl Astl, Ober-Buchhalter
77. Johann Beschorner, Hauptcassirer
78. Wilhelm Romberg, Liquidator
79. Josef Kaiser, Buchhalter
80. Josef Hullek, Bureau-Vorstand
81. Adalbert Rauer, „
82. Dr. Anton Bezectny, Rechts-Consulent
83. Vincenz Martinitz, Bureau-Vorstand
84. Wilhelm Bayer, „
85. Mathias Seeböck, „
86. Carl Rick, „
87. Moriz Mandl, Ober-Ingenieur I. Cl.
88. Carl Andratsek, Commerz. Consulent
89. Gustav von Barisani, Haupt-Cassa-Adj.
90. Franz Beschorner, Vice-Buchhalter.
91. Adalbert Fromm, Ober-Ingenieur III. Cl.
92. Josef Schmid, Vorstands-Adjunct
93. Eduard Stummer, Ober-Ingenieur III. Cl.
94. Libor Freisler, Vorstands-Adjunct
95. Georg Pfrim, „
96. Josef Treislampel, „
97. Ferdinand Ulbricht, „
98. Alois Lang, „

(74.–98. sämmtlich in Wien.)

(Fortsetzung folgt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 36.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 3 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 8. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 6. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Zum Entwurf eines Gesetzes, betr. die Anlage von Eisenbahnen in Preussen.

Nach einer Denkschrift des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche.

Wir haben den dem Preussischen Landtage vorgelegten Eisenbahn-Gesetzentwurf, sodann den vom Vereine der Deutschen Privat-Eisenbahnen ausgearbeiteten Entwurf eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen im Deutschen Reiche und schliesslich den 1. Abschnitt des vom Reichs-Eisenbahn-Amte edirten Reichs-Eisenbahn-Gesetzentwurfs mit Motiven in unserer Zeitung vollständig zum Abdruck gebracht. Es geschah zu dem Zwecke, um unsern Lesern möglichst genaue Kenntniss von den Anschauungen und Bestrebungen zu geben, welche hinsichtlich der demnächstigen Gestaltung des Deutschen Eisenbahnrechts sowohl in den leitenden Kreisen der Deutschen Privat-Eisenbahnen, als namentlich bei der Preussischen und der Deutschen Reichs - Regierung herrschen.

Ehe wir auf den letzterwähnten Reichs-Eisenbahn-Gesetzentwurf näher eingehen, kommen wir auf jenen Preussischen Eisenbahn-Gesetzentwurf zurück, da solcher voraussichtlich von dem kürzlich wieder zusammengetretenen Preussischen Landtag zunächst berathen werden wird.

Dieser Gesetzentwurf ist Seitens des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche in einer dem Hause der Abgeordneten zugegangenen Denkschrift mit Recht einer eingehenden Kritik unterzogen worden. Denn es ist vom höchsten Interesse für das Deutsche Eisenbahnwesen, auf welche Weise in dem tonangebenden Bundesstaat die Grundlagen des Deutschen Eisenbahn-Rechts gestaltet werden, und daher eine sorgfältige und eingehende Prüfung der vorgeschlagenen rechtlichen Grundbestimmungen nach allen Seiten hin dringend geboten.

Der Standpunct des Vereins ist, wie wir schon früher hervorhoben, von der Auffassung der Regierung insofern grundsätzlich verschieden, als er mit Rücksicht auf den Inhalt der Deutschen Reichsverfassung, welche das Verkehrswesen dem Reiche unterstellt, die Regelung des Eisenbahn-Concessionswesens, als eines nothwendigen Theils der gesammten Eisenbahn-Gesetzgebung durch das Reich für erforderlich hält.

Der Verein erhebt gegen die Ordnung der letztern Materie im Wege der Special-Gesetzgebung Widerspruch, da die gesetzlichen Vorschriften über die Anlage der Eisenbahnen mit denen über den Betrieb und die Verwaltung im engsten Zusammenhange stehen und deshalb ebenso wie die letztere Materie lediglich von Reichs wegen zu erledigen seien. Einerseits sei die einheitliche Leitung und Ordnung des Betriebes der Bahnen nur bei planmässiger Zusammenlegung und einheitlichem Ausbau der Bahnen im ganzen Deutschen Reiche thatsächlich möglich, so dass die Reichs - Eisenbahnbehörde in ihrem Wirken in hohem Masse geschwächt und beeinträchtigt werden würde, wenn ihr die Entscheidung über die Vorbedingung einheitlicher Leitung des Betriebes, nämlich über den einheitlichen Bau der Bahnen, entzogen würde; andererseits sei bei dem gleichzeitigen Bestehen von Staatsbahnen und Privatbahnen und der täglich wachsenden Concurrenz beider, eine unparteiische Handhabung des Concessionswesens durch die Regierungen der einzelnen Bundesstaaten nicht möglich, sondern nur von der Reichsbehörde zu erwarten, welche über den Interessen der Staaten und der Privatunternehmer stehe. — Der Verein der Privatbahnen glaubt nun aus diesen Gründen in der Annahme des Concessions-Gesetzentwurfs in Preussen eine Beeinträchtigung der kräftigen wirkungsreichen Initiative und beständigen Controle des Deutschen Reichs gerade über den Verkehrszweig erblicken zu müssen, welcher zur Förderung des Nationalwohlstandes unentbehrlich geworden sei.

Weiter wird in der Denkschrift ausgeführt, dass, (gegenüber der grossen Verschiedenheit der Rechte und Pflichten der Privat-Eisenbahn-Unternehmer nach den jetzt in Preussen geltenden Statuten und Concessions-Bestimmungen) von einer Gesetzvorlage über das Eisenbahn-Concessionswesen in erster Reihe erwartet werden müsse, dass sie die Rechte und Pflichten der Eisenbahn-Unternehmer bei der Anlage der Bahnen genau begrenze, dass sie an die Stelle der discretionären Gewalt des Staates gesetzliche, dem heutigen Verkehrsbedürfnisse entsprechende und für alle Unternehmungen gleichmässige Bestimmungen treffe und Organe schaffe, welche die unparteiische und gleichmässige Entscheidung über streitige Fragen garantiren. Dieser wesentlichen Voraussetzung entspreche aber der vorgelegte Gesetzentwurf in keiner Weise, vielmehr werde die Entscheidung über die wichtigsten Fragen der Eisenbahn - Unternehmungen lediglich dem Bemessen der Staatsregierung in specie des Handelsministers unterworfen.

Die Denkschrift erläutert solches durch einen kurzen Auszug aus dem Gesetzentwurf, indem sie folgende Bestimmungen zusammenstellt:

1) der Handelsminister ertheilt die Erlaubniss zur Anfertigung der Vorarbeiten und zieht die Erlaubniss zurück; (§ 8 und 12)
2) an den Handelsminister wird der Antrag auf Ertheilung der Concession gerichtet. Auf seinen Antrag resp. den des Staatsministeriums erfolgt die Genehmigung zur Anlage der Eisenbahnen durch landesherrliche Concession; (§ 14)
3) der Handelsminister entscheidet Behufs Eintragung einer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft in das Handelsregister, ob das vorgelegte Statut mit den Concessions-Bedingungen übereinstimmt; (§ 24 und 25)
4) der Handelsminister entscheidet darüber, ob die Zeichnung des Actiencapitals durch Vorlegung beglaubigter Zeichenscheine und ob die Creditwürdigkeit des Zeichners nachgewiesen ist; (§ 24 und 25)
5) der Handelsminister hält im administrativen Zwangsverfahren die Zeichner zur Einzahlung der ersten 20 Proc. des Nominalbetrages der Actien an; (§ 24 und 31)
6) der Handelminister entscheidet darüber, ob, wenn die in Folge der Unzulänglichkeit des Baufonds erforderlich gewordene Erhöhung des Anlagecapitals durch Schuld des Concessionsinhabers

veranlasst ist, dem desfalsigen Antrage des Unternehmers entsprochen werden kann oder nicht; (§ 32)

7) der Handelsminister entscheidet über die Entziehung der Concession; (§ 41)

8) der Handelsminister setzt nicht nur die besonderen Concessions-Bedingungen, sondern auch die allgemeinen Concessions-Bedingungen fest, welche sich beziehen auf die Art, den Umfang und die Beaufsichtigung der baulichen Ausführung und Ausrüstung der Bahn, auf die Verpflichtung zur Zahlung einer Conventionalstrafe für den Fall der nicht rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Vollendung der Bahn, — auf die Bildung eines Reserve- und Erneuerungsfonds, — auf die Vorbehalte des Staats bezüglich der Tarife und Fahrpläne, — auf die Bestellung und Qualification der Mitglieder des Vorstandes, welchem die Verwaltung des Unternehmens übertragen werden soll, — auf die Verpflichtungen, welche dem Concessionsbewerber zu Gunsten der Postverwaltung, der Telegraphenverwaltung, der Militärverwaltung und hinsichtlich der Anstellung und Pensionirung der Beamten der Bahn aufzuerlegen sind. (§ 21).

„Somit ist nicht nur (sagt die Denkschrift) die Erlaubniss zu den Vorarbeiten, die Ertheilung der Concession, deren Entziehung, sowie die Ordnung der finanziellen Verhältnisse der Eisenbahn-Actien-Gesellschaften der Entscheidung des Handelsministers unterstellt, sondern ihm zugleich auch die gesammte Ordnung der Verwaltung und des Betriebes der Eisenbahnen ohne jede nähere gesetzliche Begrenzung anheim gegeben.“

„Durch die Annahme eines solchen Gesetzentwurfs, welcher das gesammte materielle Eisenbahnrecht in einem Paragraphen (21) in das administrative Ermessen des Handelsministers stellt, würde nicht nur für Preussen sondern auch für das ganze Deutsche Reich das vielerwartete Eisenbahngesetz in seinen wesentlichsten Theilen überflüssig, und es würden durch das Gesetz Zustände geschaffen werden, welche in ihrer bureaukratischen Centralisirung den heutigen Anschauungen über die Bildung der Staatsverwaltungskörper in Staaten mit constitutioneller Verfassung, geradezu entgegenstehen.“

(Fortsetzung folgt.)

Berliner Briefe.

Berlin, 4. Mai 1874. (Tariffrage; Betriebsreglement; Preussische Staatsbahnbauten; Betriebsmaterial der Staatsbahnen; Bauten der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn; Berlin-Anhalter Bahn; Berlin-Potsdam-Magdeburger; Hessische Ludwigsbahn; Unstrutbahn; Lübeck-Eutin.)

Die Erfahrungen in Sachen der Tariffrage müssen das Bedürfniss einer Erhöhung der Transportsätze so schlagend nachgewiesen haben, dass man sich jetzt beeilt, solche Erhöhung durchführbar zu machen. Unsere preussischen Staatsbahnen sind bereits aufgefordert worden, sich darüber auszusprechen, für welche Tarifklassen und in welcher Höhe zunächst und vorläufig ein procentualer Zuschlag zu den Frachten einzuführen ist. Es wird zugleich ausgesprochen, dass eine Erhöhung der Frachtsätze für Salz, Getreide und Kartoffeln ausser Acht gelassen werden soll. Man scheint die Absicht zu haben vorläufig wenige Maximaltarife festzusetzen und es den Bahngesellschaften überlassen zu wollen, innerhalb derselben ihre Dispositionen zu treffen. Solche Maximaltarife werden, wie neulich ausführlicher dargelegt, von dem neuen Reichseisenbahn-Gesetzentwurfe perhorrescirt. Es würde diese liberalere Art der Tarifnormirung gewiss viele Anhänger finden, wenn sie sich bei ihrer provisorischen Anwendung bewährt. Was die endgültige Regelung der Tariffrage betrifft, so liegt dieselbe wohl noch weit im Felde, da dieselbe erst dann erfolgen kann, wenn die Frage des Tarifsystems entschieden worden ist. Im Reichseisenbahnamt ist man nach wie vor für den Wagenraumtarif. Die Blätter colportiren übrigens die Nachricht von der bevorstehenden Amtsniederlegung des Präsidenten Geh. Raths Scheele.

Der Eisenbahnausschuss des Bundesraths hat nunmehr die Berathung des vom Reichseisenbahnamt aufgestellten neuen Betriebs-Reglements zu Ende geführt, dabei jedoch noch zwei Aenderungen an dem Entwurfe vorgenommen. Die erste betrifft § 67 No. 2, welcher lautet: „Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermässigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und giebt der Absender sein Einverständniss mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmässigen Fracht zu erheben.“ Hierzu ist folgende Zusatzbestimmung aus dem österreichisch-ungarischen Reglement, gegen welche sich die deutschen Eisenbahn-Directionen erklärt hatten, aufgenommen: „Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Collis nicht verstanden werden.“ Die zweite Aenderung betrifft den §. 29, welcher lautet: „Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb dreier Tage nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.“ Der Ausschuss hat statt dreier Tage die Frist von acht Tagen gesetzt. Das neue Reglement wird auch in Bayern eingeführt werden. Die Berathungen haben eine vollständige Uebereinstimmung der Reichs-Regierungen und der Oesterreich-Ungarischen Regierung ergeben, so dass das Reglement gleichlautend für das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn in Kraft gesetzt werden wird.

Die Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses hat in der Specialdiscussion des Gesetzentwurfes über die 50-Millionen-Eisenbahnanleihe den Bau der Bahnstrecke Insterburg-Darkehmen-Goldap-Prostken unverändert nach der Regierungsvorlage angenommen, und die auf diese Bahnstrecke betreffs ihrer Richtung bezüglichen Petitionen der Staatsregierung zur Erwägung überwiesen. Hierauf wurde die Bahn Laskowitz-Graudenz-Jablonowo mit einer festen Brücke bei Graudenz mit 11 gegen 3 Stimmen angenommen. Endlich wurden noch die Schlesische Gebirgsbahn Glatz-Dittersbach-Neurode und die Westfälische Zechenbahn genehmigt.

Das Betriebsmaterial unserer Staatsbahnen soll vermehrt werden und ist zu diesem Behufe Seitens der Regierung die Bewilligung von 10 Millionen Thaler beim Landtage neuerdings nachgesucht worden. 7 Millionen Thaler beansprucht davon allein die Ostbahn.

Dem Abgeordnetenhause ist eine Gesetzvorlage zugegangen, betr. die Zurückgabe der verfallenen Caution der Halle-Sorau-Gubener Bahn. Diese Caution umfasst 315 332 Thlr., mit diesem Betrag ist sie noch in der letzten Bilanz vom 31. März 1874 als Activum eingetragen. Die Caution, welche früher 500 000 Thlr. Stamm-Prioritätsactien umfasste, ist später gegen andere Papiere umgetauscht worden, welche mit Zinsen den obigen Betrag darstellen. Da die Baufrist, deren Ende für den 31. December 1870 normirt war, abgelaufen ist, ohne dass die Bahn vollendet war, hat der Handelsminister die Caution früher für verfallen erklärt, es haben dagegen jedoch die Gesellschaftsvorstände remonstrirt, indem sie die Gründe angaben, welche die Bauausführung in der obigen Frist unmöglich machten.

Zu der am 30. v. M. stattgefundenen diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn waren 159 Actionaire mit 12 728 Actien resp. 1265 Stimmen angemeldet. Von der Verlesung des Geschäftsberichts nahm die Versammlung Abstand und die Anträge einiger Actionaire, betr. den verbesserten Neudruck der Statuten, ebenso wie diejenigen auf eine Entschädigung an die Besitzer der präcludirten Actien der jüngsten Emission lehnte sie einstimmig ab. Bei der darauf vorgenommenen Wahl von vier Verwaltungsräthen wurden die ausscheidenden drei Mitglieder, die Herren Otto Mühlberg, Felix Meyer und George Magnus, wieder und Herr Polizei-Präsident v. Madai neu gewählt.

In der Aufsichtsraths-Sitzung ist nunmehr die Dividende der Berlin-Potsdam Magdeburger Bahn definitiv auf vier Procent festgestellt worden; dieselbe gelangt seit dem 1. Mai zur Auszahlung. (Siehe die officielle Bekanntmachung in No. 35 S. 375. Die Red.)

Die Generalversammlung der Actionäre der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft beschloss, eine Gesammtdividende von 9% zu vertheilen und 250 000 Fl. dem Erneuerungsfonds der alten Linien, 12 630 Fl. dem Reservefonds, endlich 20 000 Fl. der Pensionskasse zu überweisen. Der Bericht des Verwaltungsraths meldet, dass vom 1. Januar 1874 ab sämmtliche garantirte Linien dem Betrieb übergeben sind, und ist die volle Garantiesumme mit Fl. 846 300 seitdem in Kraft getreten. Die von der Grossherzoglichen Regierung nachgesuchte Concession für die Bahn von Mainz bis zur Hessischen Grenze in der Richtung nach Wiesbaden mit fester Ueberbrückung des Rheins unterhalb Mainz ist zwar in bestimmte Aussicht gestellt aber noch nicht ertheilt. Die sonstigen Projecte im Grossherzogthum Hessen, welche sich bekanntlich auf die Ergänzung der Riedbahn zu einer Linie Frankfurt-Mannheim und auf die Ergänzung der Odenwaldbahn zu einer Linie Hanau-Eberbach beziehen, befinden sich im Wesentlichen noch in demselben Stadium wie im vorigen Jahre. Es haben zwar verschiedene Verhandlungen stattgefunden, jedoch bisjetzt zu keinem Ziele geführt, die Concessionen für diese Bahnen sind daher noch nicht nachgesucht worden. Auf Preussischem Gebiete hat die Gesellschaft die Concession zur Erbauung der Linie von Limburg über Hadamar und Hachenburg, einerseits über Altkirchen nach Troisdorf, andererseits nach Wissen, am 4. December 1873 erhalten; sie reiht sich an die bereits im Vorjahre ertheilte Concession für die Linie von Frankfurt über Hofheim und Idstein nach Limburg mit Abzweigung von Niedernhausen nach Wiesbaden, bezw. zur Hessischen Grenze in der Richtung nach Mainz an. Für die in derselben Concessionsurkunde enthaltene Strecke von Frankfurt über Niederrad zur Einmündung in die Linksmainische Bahn mit Ueberbrückung des Mains sind die Detailpläne gefertigt und liegen zur Genehmigung vor, nachdem die landespolizeiliche Prüfung bereits stattgefunden hat. Für den Centralbahnhof zu Frankfurt a. M., welcher für die beiden vorerwähnten Richtungen dienen wird, sind die allgemeinen Grundlagen auf Antrag der bezeichneten gemeinschaftlichen technischen Commissionen vom Preussischen Handelsministerium festgesetzt und ist die Ausarbeitung der Specialpläne der Direction der Main-Weser-Bahn übertragen worden. Die bereits früher concessionirte

Verbindungslinie von der Linksmainischen Bahn (Mainz-Frankfurt) mit Sachsenhausen ist in voller Ausführung begriffen, ebenso wie der im Einvernehmen mit der Bebra-Frankfurter Bahn festgestellte gemeinschaftliche Bahnhof zu Sachsenhausen. Die Verbindungslinie von Sachsenhausen nach dem Ostbahnhof Frankfurt mit Ueberbrückung des Mains und Umbau des Ostbahnhofs befindet sich in Vorbereitung, und ist die nachgesuchte Concession für dieselbe nicht erfolgt. Wie zu ersehen, hat die Ausführung der neu concessionirten Linien im letzten Jahre nur sehr geringe Fortschritte gemacht. Im Ganzen und Grossen ist dies nach dem Bericht keineswegs zu beklagen, da die Bahnbaukosten durch die Höhe der Materialpreise und der Taglöhne sich im Allgemeinen auf eine Höhe gesteigert hatten, welche ein Zuwarten und langsames Vorangehen nur in jeder Beziehung rathsam machen konnte.

Die Generalversammlung der Unstrutbahn-Gesellschaft beschloss die Liquidation. Für die Liquidation wurden 3850, gegen dieselbe 800 Stimmen abgegeben. Letztere bestanden hauptsächlich aus den Vertretern der bei der Bahn betheiligten Ortschaften. Die Genehmigung der Regierung zur Liquidation wird sofort nachgesucht werden.

Neulich ward zu Eutin die erste Generalversammlung der Lübeck-Eutiner Eisenbahn abgehalten. Die Länge der Bahn beträgt 33 Kilometer. Sie ward in den Jahren 1870 bis 1873 durch das Bau-Consortium von Erlanger und Söhne in Frankfurt a. M. für die concessionirte Anschlagssumme von 1800000 Thlr. gebaut und ist seit dem 15. April 1873 in Betrieb. Die Einnahmen haben betragen 63246 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf. Die Betriebs-Ausgaben haben betragen 45591 Thlr. 7 Sgr. 8 Pf. (in Procenten der Einnahmen: $72_{,08}$) verblieb ein Ueberschuss von 17655 Thlr. (p. Betriebs-Kilom. 740 Thlr. 26 Sgr.) Vom Ueberschuss wurden verwendet für den Reserve-Erneuerungsfonds 1805 Thlr.; zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsschuld 15850 Thlr.

* **Köln-Mindener Eisenbahn.** Nach Mittheilung der Direction vom 28. April c. wird am 1. Juni die Emscherthalbahn von Wanne nach Sterkrade auch für den Personenverkehr eröffnet werden. Stationen sind: Wanne, Schalke, Horst, Bottrop, Osterfeld, Sterkrade. Nach dem uns vorliegenden Fahrplanprojecte sollen auf den Strecken Ruhrort-Oberhausen, Sterkrade-Wanne und Wanne-Dortmund die Züge mit gleicher Nummer (Personenzug I a ab Altessen, Localzug I ab Dortmund, Expresszug IX ab Köln, Schnellzug IX a ab Oberhausen, Localzug XIII a ab Deutz, Eil-Personenzug XIII ab Köln, Personenzug XIX ab Köln, Courierzug XIX a ab Altenessen resp. Courierzug II a ab Wanne, Courierzug II ab Minden, Eil- und Personenzug VIII ab Minden, Localzug VIII a ab Mülheim, Localzug XIV ab Dortmund, Schnellzug XIV a ab Wanne, Expresszug XVIII ab Minden, Personenzug XVIII a ab Wanne) in beiden Richtungen ohne Wagenwechsel durchlaufen.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Auf unsere Anfrage erhalten wir von der K. Direction die Nachricht, dass am 27. April die Anschlussbahn von Essen nach Zeche Carl und Consolidation dem Betriebe übergeben worden ist; dieselbe bildet einen Theil der Emscherthalbahn, die der Bergisch-Märkischen Bahn die Verbindung mit den grossen Gruben und Etablissements des Emscher-Gebietes gewährt.

Der „Elbrf. Ztg." wird über die Bedeutung dieser Bahneröffnung aus Essen geschrieben: Für die Gasfabriken der an der Bergisch-Märkischen Bahn gelegenen Städte dürfte diese Eröffnung von erheblicher Wichtigkeit sein. Bekanntlich liefert die Zeche Consolidation täglich in regelmässigen Zügen grosse Quantitäten ihrer vortrefflichen Gas-Kohlen an die Pariser Gasanstalten, mit welchen sie soeben erst wieder einen längeren Vertrag abgeschlossen hat. Durch die Zeche Consolidation treten ferner die Walzwerke von Grillo, Funke u. Comp., sowie das Drahtwalzwerk von Boeker u. Comp. in directe Verbindung mit der Bergisch-Märkischen Bahn; beide Werke sind im grossartigsten Maassstabe angelegt. Bis zum Herbst steht eine weitere Inbetriebnahme der Emscherthalbahn bis zur Zeche Bismark zu erwarten. Im Laufe dieses Monats sind somit die 5 grossen Zechen Königin Elisabeth, Helena-Amalie, Carl, Zollverein und Consolidation neu an die Bergisch-Märkische Bahn angeschlossen worden.

— *st.* — **Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Das Jahr 1873, das 2. Geschäftsjahr der Gesellschaft, ist zunächst der Fortführung der im Vorjahre begonnenen Unternehmungen gewidmet gewesen; daneben fällt in dieses Jahr eine hochwichtige Erweiterung des Geschäftsbetriebes durch den Erwerb der zu Cainsdorf bei Zwickau in Sachsen belegenen Königin-Marien-Hütte. Die Uebernahme und Verwaltungs-Reorganisation dieser bedeutenden Anlage, in Verbindung mit den Arbeiten für die in Ausführung genommenen und im energischen Baubetriebe befindlichen circa 40 Meilen neuer Eisenbahnen hat die Thätigkeit der Gesellschaftsbeamten vollauf in Anspruch genommen, so dass es nicht rathlich schien, weitere grössere Unternehmungen einzugehen.

Die übernommenen Bahnbauten, nämlich die rot. 10 Meilen lange Eisenbahn von Weimar über Jena nach Gera und die rot. 27 Meilen lange Eisenbahn von Posen nach Creuzburg befinden sich in voller Ausführung und haben sich nahezu gleichmässig entwickelt. Die erstere ist vertragsmässig bis zum 15. Juni 1875, die zweite bis Ende 1875 betriebsfähig herzustellen. Da der Bau beider Bahnen gegen Pausch-Quanta für die Gesammtherstellung übernommen ist, so kann jetzt von der Verrechnung eines Gewinnes aus diesen Bauten nicht die Rede sein, eine solche wird vielmehr bis nach Vollendung der Arbeiten ausgesetzt werden müssen. Der Geschäftsgewinn des Jahres 1873 resultirt daher lediglich aus dem Erträgniss der Königin-Marien-Hütte und der Veranlagung der nicht zum Ankaufe resp. Betriebe der Hütte verwendeten Fonds.

Die Königin-Marien-Hütte, etwa 4 Kilometer südlich von Zwickau an der Ober-Erzgebirgischen Eisenbahn belegen und mit dieser auf der Station Cainsdorf in directer Schienenverbindung, bildet zur Zeit das grösste Eisenhüttenwerk des Königreichs Sachsen. Sie besitzt zahlreiche ergiebige Eisensteingruben und alle erforderlichen Einrichtungen zur Erzeugung von Roheisen, Eisenbahn- und Grubenschienen, Walzeisen jeder Art, Bessemerstahl, Gusswaaren, Maschinen, eisernen Brücken etc. Eigene Kohlengruben besitzt das Werk zur Zeit nicht; in der Mitte des mächtigen Zwickauer Kohlenbeckens gelegen, ist es jedoch im Stande, sich die Steinkohlen ohne grosse Transportkosten zu verschaffen. Die Production des Werkes im Jahre 1873 hat betragen: 24583113 Kilogr. Schienen mit Kopf von Bessemerstahl, 77929 K. Schienen ganz aus Stahl, 302770 K. gewöhnliche Shienen, 1184664 K. Laschen- und sonstiges Kleineisen, 3259259 K. verschiedenes Walzeisen, 16828839 K. Bessemerstahl, 946182 K. eiserne Brücken etc., 5304964 K. Gusswaaren aller Art, 12548438 K. Roheisen u. s. f., welche Producte einen Gesammtwerth von rot. 6465000 Thlr. repräsentiren. Verhüttet wurden 38396975 K. Eisensteine. Die unter dieser Production genannten Schienen „mit Kopf aus Bessemerstahl" bilden eine Specialität der Hütte, von welcher bereits mehr als 2800000 Ctr. angefertigt sind und welche sich im Laufe der Jahre so bewährt hat, dass zu den K. Sächsischen Staatsbahnen ausschliesslich diese Gattung Schienen verwendet wird. Auch Seitens der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft sind grosse Quantitäten dieser Schienensorte bezogen und ist deren Vorzüglichkeit auch bei dieser Bahn anerkannt.

Die Kosten für den Erwerb der Hütte incl. des zugehörigen Grubenbesitzes und für Vermehrung und Vervollständigung der Werksanlagen haben bis Ende 1873 2763846 Thlr. betragen. Der Reingewinn der Hütte im Jahre 1873 beläuft sich auf 307855 Thlr. Der Gesammt-Reingewinn der Gesellschaft pro 1873 beträgt 448040 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf. und soll folgendermaassen verwendet werden: vorweg 5% Dividende an die Actionäre vom eingezahlten Grundcapital à 4000000 Thlr. 200000 Thlr Von den übrigen 248040 Thlrn. 24 Sgr. 9 Pf. 5 % an den Reservefonds mit 12402 Thlr. 1 Sgr. 2 Pf., 10 % an den Aufsichtsrath und 10 % an den Vorstand und die Beamten der Gesellschaft, also je 24804 Thlr. 2 Sgr. 5 Pf., 3 % Superdividende an die Actionäre 120000 Thlr., Extraordinäre Rücklage als Special-Reserve 65000 Thlr., Saldo-Vortrag auf das Jahr 1874 1030 Thlr. 18 Sgr. 9 Pf. Die für die Actionäre festgesetzte Dividende beträgt daher 8 % (im Vorjahre war solche 7¾ %); die Ansammlung der Extrareserve erschien in Rücksicht der durch die Statuten beschränkten Bestimmung des Reservefonds und des durch den Erwerb der Hütte erweiterten Gesellschaftszweckes zu weiterer solider Fundirung der Gesellschaft erwünscht.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien 2. Mai 1874. (Fusion der Oesterr. Nordwestbahn Oesterr. Eisenbahnvorlagen. Kohlentarif-Debatte. Ungar-Interpellationen. Gute Börse. Bahn-Cartelle. Statistisches. Parthei-Reclamationen. Distanzzeiger. Periodische Eingaben. Militair-Einberufung. Wächterhäuser. Geschäftsbericht des Handelsministeriums. Finderlohn. Prioritäts-Obligationen. Schutzsignale. Tabaksendungen. Galizische Bahnen.)

Die gestrige Vorlage an das Oesterr. Abgeordnetenhaus über eine Fusion zwischen der Oesterr. Nordwest-, der südnorddeutschen Verbindungs-, der Mährischen Grenz- und der Lundenburg-Zellerndorf-Grussbacher Bahn ist ein wichtiges Präcedens für die anderweitigen Fusionsbestrebungen. Die vier genannten Bahnen boten diesbezüglich bedeutende Schwierigkeiten: die Nordwest geniesst die volle, die Pardubitzer die geschmälerte Garantie; die Grenzbahn dagegen nur für die Prioritäten und die letztgenannte Bahn hat gar keine Garantie. Der Entwurf bietet allen diesen Actionairen und Prioritäts-Inhabern solche Vortheile (neben einer unbedeutenden Mehrbelastung des Staates) dass die Opposition der Pardubitzer Actionaire keinen Stand halten wird.

Im Oesterr. Abgeordnetenhause wurden überdies die Gesetzvorschläge über die Vicinalbahn St. Pölten-Leobersdorf, dann für die Böhmische Bahn Rakonitz-Przibram-Protiwin, endlich für die Dalmatischen Staatsbahnen angenommen

Die in der heutigen Debatte über die Kohlentheuerung beantragte Einführung des Pennigtarifes ist undurchführbar, weil die Selbstkosten der Bahnen $0_{,8}$ Kreuzer weit übersteigen und ungerecht, weil die Anlagekosten der Bahnen sehr verschieden sind. Auch in Deutschland wird gegen den Pfennigtarif agitirt. Die Kohlentheuerung ist mehr dem Zwischenhandel und der Achsfracht beizumessen. Die Illusion der Concurrenzbahnen wurde weiter in der Debatte drastisch illustrirt. Der ursprüngliche Antrag sowie eine Fluth von Anträgen zur Behebung dieser Theuerung wurde an den Ausschuss zur Vorberathung zurückgewiesen, so dass erst im Herbst die Tariffrage zur Verhandlung kommt.

Im Ungar. Landtage wurde über den Stand der Theissbrücke in Szolnok, dann über die Verhandlungen wegen des Temesvár-Orsovarer, endlich über die Rumänischen und Serbischen Bahnanschlüsse interpellirt, über welche letztere jetzt die Verhandlungen mit der Oesterr. Staatsbahn im Zuge sind. In Regierungs- und Abge-

ordnetenkreisen beschäftigt man sich mit der Aufnahme eines Eisenbahn-Anlehens zur Vermehrung der Betriebsmittel und zum Ausbau der bestehenden Bahnen.

Das wiedererwachte Interesse für das Bahnwesen hat ungeachtet der Mindereinnahme gegen das Vorjahr doch eine Beliebtheit der Bahn-Titres erzielt, die freilich auch in dem entschiedenen Misstrauen gegen alle Banken ihren Grund hat.

Die heftigsten Angriffe gegen die Cartelle der Staats-, Nord-, Nordwest- u. Franz. Josef-Bahn in Betreff der von Wien nach Prag und darüber hinausgehenden Güter haben ein lehrreiches Ende in dem merkwürdigem Beschlusse der Oesterreichischen Handelskammer gefunden, dass eine Petition gegen die Cartelle antiquirt sei. Ein beschämenderes Eingeständniss der Grundlosigkeit der früheren Agitation und des Einflusses der das Publikum ausbeutenden Spediteure gegenüber den ihr Recht und dessen Interesse vertheidigenden Bahnen kann es kaum geben.

Im Oesterreichischen Eisenbahngebiete wurden im ersten Quartal des Jahres 1874 fünf neue Linien eröffnet und zwar: 1. Am 1. Januar: Lissa-Aussig (Oesterreichische Nordwestbahn), $10{,}_{90}$ Meilen; 2. am 14. Januar: Königgrätz-Wiegstadtl-Lichtenau (Oesterreichische Nordwestbahn), $10{,}_{50}$ Meilen; 3. ebenfalls am 14. Januar: Grulich-Wiegstadtl-Lichtenau (Mährische Grenzbahn), 1 Meile: 4. am 15. Januar: Tot-Megyer-Surany (Secundärbahn der Oesterreichischen Staatsbahn), $0{,}_{20}$ Meilen und endlich 5. am 7. März: Nussdorf-Kahlenberg (Zahnradbahn, der gleichnamigen Gesellschaft gehörig), $1{,}_{26}$ Meilen. Zusammen $23{,}_{86}$ Meilen. Im Verhältniss zu den ersten Quartalen der drei vorhergehenden Jahre blieb das Jahr 1874 im Rückstande; es wurden im ersten Quartal 1873 $29{,}_{59}$ Meilen, im ersten Quartal 1872 $30{,}_{20}$ Meilen und im ersten Quartal 1871 $27{,}_{7}$ neue Eisenbahnlinien in Oesterreich-Ungarn eröffnet.

Seitens der Oesterreichischen Regierung ergingen folgende Erlässe 1. In den vierteljährigen Ausweisen über rückständige Reclamationen sind die mit den Partheien von der Auf- oder Abgabsbahn bereits geordneten Fälle nicht aufzunehmen, indem die Frage, inwieweit die eine oder andere dieser Bahnen an der geleisteten Entschädigung zu partizipiren hat, das Publicum nicht interessirt. 2. Bei der Umarbeitung der zu Gebührenbemessung dienenden Distanzzeiger auf das Metermaass sind Bruchtheile unter einem halben Kilometer fallen zu lassen und nur solche von einem halben und darüber auf ganze Kilometer abzurunden. 3. Das von der General-Inspection herausgegebene Verzeichniss über die derselben directe vorzulegenden periodischen Eingaben ist genau zu berücksichtigen. 4. Bei Einberufungen der dem Militär-Verbande angehörigen Bahnbediensteten Seitens der politischen oder Militärbehörden sind von dieser die unmittelbaren Vorgesetzten der Einberufenen zu verständigen. 5. Fremde Arbeiter und sonstige zum Bahnpersonale nicht gehörige Personen dürfen nicht in den Wächterhäusern beherbergt werden und ist diesem Unfuge eventuell unter Inanspruchnahme der Polizei-Organe entgegenzutreten.

Der Geschäftsbericht des Handelsministeriums für das Jahr 1873 befindet sich bereits unter der Presse. Derselbe wird in eingehender Weise die Thätigkeit des Ministeriums im abgelaufenen Jahre zur Sprache bringen und namentlich ein reichhaltiges Materiale in Bezug auf die Weltausstellung, auf das Eisenbahnwesen u. s. w. enthalten.

Der Oesterreichische oberste Gerichtshof hat den gesetzlichen Finderlohn für eine bei der vorschriftsmässigen Revidirung des Wagens gefundene fremde Sache einem Conducteur aus folgenden Gründen abgesprochen: Die vom Reisenden im Waggon zurückgelassene Handtasche ist nicht ausser aller Obsorge gekommen, indem die Räumlichkeit und das Behältniss der Obhut der Bahnverwaltung und ihrer Organe unterstand, die Zugänglichkeit derselben keine unbeschränkte und uncontrollirte war, so dass man Denjenigen, welcher aus dem Waggon eines auf dem Bahnhofe angelangten Zuges eine dort zurückgelassene Sache wegnimmt, nicht wohl als Finder einer verlorenen Sache ansehen kann. Die Bestimmung des Betriebs-Reglements, dass derlei gefundene Gegenstände nach der allgemeinen gesetzlichen Bestimmung zu behandeln sind, ist keine Auslegung des Gesetzes. Wenn auch nach diesem betreffenden Reglement für den Verlust in den Wagen mitgenommener Gegenstände nur bei nachgewiesenem Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute Gewähr geleistet wird, so folgt daraus doch nur, dass man der Leichtigkeit, womit durch ein solches Verschulden derartige Verluste eintreten können, Rechnung trug; an der Thatsache, dass der Bahn-Verwaltung über die Waggons und die darin befindlichen Gegenstände einen Gewahrsam übt, wird dadurch nichts geändert. Letztere hört nicht durch die Möglichkeit von Entwendungen auf. Insbesondere hinsichtlich der in einer Endstation angelangten Waggons äussert sich die Obsorge der Bahnverwaltungen in der vorgeschriebenen Nachschau, deren Unterlassung ein offenbares Verschulden wäre. So wenig nun Derjenige, in dessen Gewahrsam eine Sache zurückgelassen wurde, oder einem die fremde Sache wahrnehmenden Dienstboten des Wohnungsinhabers ein Anspruch auf Finderlohn zusteht, so wenig kann das Bahnpersonal einen solchen fordern, da sonst in Waggons zurückgebliebene Gegenstände als ausser jedem Gewahrsam stehend angesehen werden müssten und weil anderseits der klägerische Conducteur nur in Erfüllung seiner Dienstobliegenheit die fragliche Sache gefunden und abgeliefert hat.

Von der Ungar. Regierung wurde angeordnet: 1) die Verloosung der fälligen Prioritäts-Obligationen muss immer in Gegenwart des betreffenden Ministerial-Commissars der Bahn gesehehen; 2) die Aufstellung und Behandlung der drehbaren Schutz- oder Distanz-Signale muss nach der unter Einem hinausgegebenen umständlichen Vorschrift erfolgen; 3) auf die Reclamation mehrerer Bahn-Verwaltungen gegen die finanzbehördliche Beschlagnahme von Tabaksendungen wird der hierbei zu beobachtende Vorgang und die den Bahnen zu leistende Entschädigung normirt.

Die Betriebsverhältnisse der Galizischen Eisenbahn in der zweiten Hälfte April waren im Allgemeinen ziemlich schwach und zwar besonders wegen der schlechten Beschaffenheit der Strassen. Dies hat am meisten die Lemberg-Czernowitzer Bahn erfahren, denn dieselbe transportirte nur 52 000 Ctr. Exportwaaren, 1138 Stück Ochsen nebst anderen kleineren Ladungen Zucker und Mais. — Die Carl Ludwig-Bahn entledigte sich der bisherigen Rückstände und transportirte, da die Getreidezufuhren aus Russland, wenn auch schwächer, fortwährten, ca. 330 000 Ctr. Getreide, nebstdem grössere Quantitäten Steinkohle, Brennholz und Tabak. — Der Albrechtbahn ging es Anfangs sehr schlecht, denn die Einnahmen betrugen brutto kaum 430 Frcs. täglich; die letzten Tage waren jedoch ziemlich günstig, denn es gelangten grössere Mengen Brennholz, Nafta und Schotter zur Verladung. — Die Dniester-Bahn hatte grössere Transporte Brennholz, Mehl und Nafta. — Die Ungarisch-Galizische Eisenbahn profitirte sehr viel an Getreidetransporten, welche ca. 60 000 Ctr. betrugen; die Aussichten dieser Bahn gestalten sich immer günstiger, denn demnächst gelangen sehr bedeutende Cementquantitäten für die Tarnow-Leluchower Bahn zur Verladung und der wichtigste Theil dieser Bahn, der Lupkower Tunnel soll zuversichtlich am 1. Juni eröffnet werden, wodurch die kostspieligen und zeitraubenden Umladungen an der Ungarisch-Galizischen Landesgrenze überflüssig werden und auch dem Welthandel ein neuer ununterbrochener Weg eröffnet wird.

— *tz.* Theiss-Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1873.) Obgleich die Transport-Einnahmen des Jahres 1873 eine erhebliche Abnahme gegen diejenigen des Vorjahres ergeben haben, so ist es doch möglich gewesen durch eine schärfere Controle in allen Dienstzweigen und durch bessere Ausnutzung des Wagenparkes dieses Defizit nicht allein zu decken, sondern auch ein Mehr-Erträgniss zu erzielen.

Im Jahre 1873 wurden befördert: 13 651 Personen in der I. Klasse, 174 071 in der II., 422 341 in der III., 520 265 in der IV. Klasse und 43 909 Militärs, zusammen 1 174 240 Personen (114 953 Personen = $8{,}_{9}$ Proc. weniger als im Vorjahre), 97 227 Ctr. Gepäck, 81 713 Ctr. Eilgut, 78 Pferde, 537 Hunde, 215 Ctr. Militär-Gepäck, 380 Militär-Pferde und 18 Militärwagen, sowie 18 043 703 Ctr. Frachtgüter (1 521 411 Ctr. = $9{,}_{2}$ Proc. mehr als im Vorjahre). Durchschnittlich hat jeder Reisende $9{,}_{96}$ Meilen (im Vorjahre $9{,}_{18}$ Meilen) und jeder Centner Frachtgut $14{,}_{34}$ Meilen (im Vorjahre $14{,}_{48}$ Meilen) durchfahren und es sind eingenommen: pro Person und Meile $14{,}_{9}$ Kr. (im Vorjahre $16{,}_{5}$ Kr.), sowie pro Centner und Meile $1{,}_{55}$ Kr. (im Vorjahre $1{,}_{67}$ Kr.).

Dem Verkehre entsprechend haben die Einnahmen betragen: für Personen 1 751 432 Fl. (204 747 Fl. weniger), für Gepäck und Eilgut etc. 157 264 Fl. (11 646 Fl. weniger), für Frachtgüter 4 011 730 Fl. (5858 Fl. mehr), zusammen 6 131 161 Fl. = 76 898 Fl. pro Bahnmeile gegen 79 636 Fl. im Jahre 1872. Da im Export- und im Durchgangs-Güter-Verkehre 353 035 Fl. mehr, im Personen-, Gepäck-, Eilgut-, internen und Import-Güter-Verkehre aber 563 770 Fl. weniger eingenommen, so resultirte ein Ausfall von 210 735 Fl. oder incl. der Fahrkartenstempel von 262 680 Fl.

Mit Einschluss der Neben-Einnahmen beziffert sich die Gesammt-Einnahme auf 6 567 688 Fl. = 82 708 Fl. pro Meile Bahnlänge.

Die Ausgaben haben betragen: für die allgemeine Verwaltung 118 084 Fl., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 815 737 Fl., für den Verkehrs- und commerziellen Dienst 773 675 Fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 1 108 612 Fl., zusammen 2 816 108 Fl. (446 275 Fl. = 14 Proc. weniger als 1872) und an Abgaben, Stempel etc. 378 048 Fl. (102 746 Fl. = 21 Proc. weniger), überhaupt 3 194 156 Fl. = 41 487 Fl. pro Meile Bahnlänge, resp. $16{,}_{07}$ Fl. pro Zugsmeile. Die Gesammt-Ausgaben sind gegen das Vorjahr um 549 021 Fl. = 15 Proc. gefallen.

Die Betriebs-Ausgaben absorbirten von den Betriebs-Einnahmen $45{,}_{6}$ Proc., im Vorjahre $52{,}_{1}$ Proc.

Hiernach beträgt die Rein-Einnahme 3 173 533 Fl. = 41 221 Fl. pro Meile Bahnlänge. Dieselbe hat sich gegen das Vorjahr um 496 866 Fl. gebessert und verzinst das Anlage-Capital mit $7{,}_{3}$ Proc.

Verwendet wurde der Betriebs-Ueberschuss incl eines nicht vertheilten Erträgnisses aus dem Vorjahre von 234 Fl. wie folgt: zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitals 2 511 442 Fl. zur Honorirung des Verwaltungsraths 42 000 Fl., Einlage in den Reservefonds 26 493 Fl., Gewinn-Antheil der General-Direction 12 694 Fl., Superdividende à 7 Fl. auf 82 675 Actien 578 725 Fl. und Vortrag des Restes von 2 413 Fl. auf nächste Rechnung. Die Dividende incl. Zinsen beträgt demnach $8{,}_{5}$ Proc., gegen $5{,}_{75}$ Proc. im Vorjahre.

Das ult. 1873 verwendete Anlage-Kapital betrug 48 462 153 Fl., die Materialvorräthe repräsentirten einen Werth von 1 799 716 Fl.

Der Reservefonds hatte ult. 1873 einen Bestand von 2 2 542 Fl., der Pensionsfonds von 593 842 Fl. und die Krankencasse von 48 815 Fl.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 92 Locomotiven nebst Ten-

der, 185 Personen-, 116 Gepäck- und 2 379 Lastwagen, sowie 8 Schneepflüge. Die Locomotiven legten 204 375 Zugmeilen im Jahre 1873 zurück.

* Die Dux-Bodenbacher Bahn hat für den Monat April wiederum günstige Betriebsergebnisse aufzuweisen. Die Frachten belaufen sich auf 1 127 700 Ctr. oder um 667 700 Ctr. mehr als im April 1873, die Gesammteinnahmen auf 84 250 Fl. Oe. W. oder um 42 260 Fl. Oe. W. mehr als im April 1873, die Production der Kohlenwerke der Bahn auf 459 930 Ctr. oder um 72 530 Ctr. mehr als im April 1873. Vom 1. Januar bis 30. April l. J. wurden überhaupt an Frachten befördert 4 096 950 Ctr., im Ganzen durch den Bahnbetrieb eingenommen 305 460 Fl. Oe. W. und auf den gesellschaftlichen Werken an Kohle producirt 2 037 510 Ctr.

Ausland.

—r— **Eisenbahn von Paris nach Orléans.** (Aus dem Geschäftsberichte pro 1873). Die Arbeiten für Rechnung erster Herstellung auf dem alten Netze haben im Jahre 1873 die Summe von 1 202 265,$_{41}$ Frcs. beansprucht.

Die gleichen Arbeiten auf dem neuen Netze erforderten die Summe von 1 365 626,$_{76}$ Frcs.

Die für Fahrmaterial für beide Netze gehabten Ausgaben im Jahre 1873 betrugen 5 266 311,$_{97}$ Frcs. Im Bau begriffen waren im Jahre 1873:

1. Die Bahn von Orléans nach Gien. Diese 61 Kilom. lange Strecke wurde am 3. November 1873 dem Betriebe eröffnet.
2. Die Bahn von Limoges nach Brive. Die Eröffnung dieser Strecke ist noch vor Ende des kommenden Jahres zu erwarten.
3. Die Linie von Libourne nach Bergerac. Von dieser Linie wurde ein Theil, nämlich die Strecke von Castillon nach Sainte-Foy am 26. December 1873 dem Betriebe eröffnet.
4. Die Bahn von Bergerac nach Buisson. Das Gesetz, durch welches die bezügl. Concession definitiv wurde, ist in der Sitzung der National-versammlung vom 23. März angenommen worden.
5. Die Bahn von Nantes nach Chateaubriant. Die Trace dieser 61 Kilom. langen Bahn wurde durch Ministerial-Erlasse vom 5. und 26. December v. J. genehmigt. Von den 4357 Kilom., aus welchen die Concession besteht, sind demnach nur noch 2·0 Kilom. zu vollenden.

Die Etablissements von Autin haben im Jahre 1873 geliefert:

181 205 Tonnen Steinkohlen,
26 067 „ Schienen,
595 163 Kilom. silberhaltiges Bleierz.

Die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1873 stellen sich wie folgt:

Gesammt-Einnahmen		
des alten Netzes	104 170 282,$_{57}$	Frcs.
des neuen Netzes	39 915 573,$_{60}$	„
Gesammt-Ausgaben		
für das alte Netz	50 416 048,$_{88}$	„
für das neue Netz	26 287 046,$_{86}$	„
Der Gesammt-Netto-Ertrag		
stellt sich für das alte Netz auf	53 754 233,$_{69}$	„
für das neue Netz auf	13 628 526,$_{74}$	„

Die Betriebslänge des alten Netzes war 2020 Kilom., die des neuen 2 40 Kilom.

Auf Rechnung der ersten Herstellung kommen die nur streckenweise, und die nicht das ganze Jahr hindurch im Betriebe gestandenen Linien; es sind dieses:

die Section von Libourne nach Castillon	18	Kilom.
„ „ „ Castillon nach Porte-Sainte-Foy	48	„
„ „ „ Orléans nach Gien	61	„
	97	Kilom.

Die Dividende pro 1873 wurde auf 56 Frcs. per Actie durch Beschluss der Generalversammlung festgesetzt.

— r — **Italien.** Der Mailänder „Sole“ schreibt: Die Handelskammer von Mantua hat die Regierung ersucht, bei der neuen Bestimmung des Fahrplanes, welcher entworfen werden soll, sobald die Brücke bei Borgoforte fertig ist, dafür zu sorgen, dass die Züge der Brennerbahn in Verona und Modena Anschluss finden, wodurch auch die im Deutschen Reichstag ausgesprochenen Wünsche nach einer möglichst raschen und regelmässigen Verbindung zwischen Berlin und Rom befriedigt würden.

—r— **Italien.** Die Deputirtenkammer hat in ihrer Sitzung vom 26. März ohne Discussion den Gesetzentwurf über die Mehrausgabe für den Tunnel von Frejus angenommen. Diese Mehrausgabe beträgt die Summe von 79 873,$_{73}$ Lire.

Nach einer Mittheilung des Monitore delle Str. ferr. wurde das Kgl. Decret unterzeichnet, welches die Concessionirung der Provinz Umbrien für die Eisenbahn von Tuoro nach Chiusi zum Gegenstande hat.

Mit dem 1. April ist die Bahnstrecke von Pisa nach Colle Salvetti in Betrieb gesetzt. Die Personen, welche von den Linien der Maremmen kommen, und nach Stationen der Linien Pisa-Florenz, Pisa-Spezzia, Pisa-Pistoja oder nach Oberitalien reisen, fahren nunmehr von Colle-Salvetti ab direct nach Pisa und ebenso umgekehrt.

—r— **Italien.** Nach der von der Generaldirection der Eisenbahnen veröffentlichten Uebersicht der Einnahmen der Italienischen Eisenbahnen im Monat Februar l. J. stellten sich dieselben im Ganzen auf 9 864 324 Lire (abzügl. der Zehnten). Im Monate Februar des Jahres 1873 war die Gesammt-Einnehme 9 398 121 Lire, so hin dieses Jahr mehr um 466 203 Lire.

Auf die einzelnen Bahnen repartirt sich diese Gesammt-Einnahme von 9 864 324 Lire wie folgt:

Staatsbahnen	928 840	Lire.
Oberitalienische Bahnen	5 396 144	„
Römische Bahnen	1 867 200	„
Südbahnen	1 583 430	„
Sardische Bahnen	60 880	„
Turin-Ciriè	21 508	„
Turin-Rivoli	6 322	„
	9 864 324	„

Die kilometrischen Einnahmen der verschiedenen Bahnen stellen sich in folgender Weise für den Monat Februar 1874:

Staatsbahnen	903	Lire.
Oberitalienische Bahnen	2033	„
Römische Bahnen	1196	„
Südbahnen	1139	„
Sardische Bahnen	400	„
Turin-Ciriè	1024	„
Turin-Rivoli	526	„
	1447	„

gegen 1404 Lire im Monat Februar 1873.

Das Ergebniss der von den Oberitalienischen Bahnen betriebenen Schifffahrt auf den Seen war im Monat Februar 1874 45 914 Lire, um 2856 Lire mehr als im Monate Februar des Jahres 1873.

Literatur.

Coursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltung, 1874 Mai, I. Abtheilung, Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) ist soeben ausgegeben. Dasselbe enthält die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und Uebersicht der bestehenden Rundreise-Touren mit Angabe der Billetpreise, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen General-Postamts, und umfasst die bis zum 1. Mai eingetretenen resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 10 Sgr. Ferner: Abtheilung II., Mai, enthaltend die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiff-Course, Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europas, Verzeichniss der Bade- und Kurorte in Deutschland und den angrenzenden Ländern nebst Nachrichten über die Reiseverbindung dieser Orte, Reisetouren zwischen Berlin und den bedeutenderen Bade-Orten, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemasse, Münzvergleicnungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Mit 2 Karten, Preis 10 Sgr.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

3. Juni Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 385.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn		Gegenstand der Submission	Seite
9.	Mai	zu Mülheim a. d. R.	Rhein. E.	Dachdeckerarbeiten	—
10.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Oberbauarbeiten	—
11.	„	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer E.	Hölzerne Brückenbeläge	—
11.	„	zu Sorau	Niederschl.-Märk. E.	Hochbauarbeiten	—
11.	„	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	Uferbefestigungshölzer	—
12.	„	zu Berlin	Eisenb.-Bataillons-Commando	ca. 800 Cubikm. grober Bettungskies	—
12.	„	zu Weiblingen	Kgl. Eisenb.-Amt	Gerüstherstellung zum Remsviaduct	—
12.	„	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Eisenconstruction	363
12.	„	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Materialverkauf	—
12.	„	zu Königsberg	Preuss. Ostbahn	415 Tonnen Stettiner Portland-Cement	—
13.	„	zu Ulm	Kgl. Bahnhofbauamt	Arbeiten für die Wasserleitung auf Bahnhof Ulm	—
14.	„	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Schwellen	—
15.	„	zu Wulffen	Berlin-Hamb. E.	Ziegelsteine	—
15.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Dampfbagger-Verkauf	—
15.	„	zu Dresden	Pirna-Camenzer Verbdgsb.	Kropfeisen	—
15.	„	daselbst	dieselbe	Eiserne Fenster	—
15.	„	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	Achsen u. Tragfedern	389
15.	„	zu Dresden	Chemnitz-Aue-Adorf	Betriebs-Einrichtungen	389
15.	„	desgl.	desgl.	desgl.	389
16.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	6000 Ctr. Kalk	—
18.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Stosswinkel	389
18.	„	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Weichen, Kreuzungen etc.	—
20.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Steinkohlen	—
21.	„	zu Harburg	Hannov. Staatsb.	Eiserner Ueberbau	389
23.	„	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Bauarbeiten	389
27.	„	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Locomotiven und Tender	Nr. 37
28.	„	zu Luxemburg	Stadt-Secretariat	Pferdebahn-Anlage	—

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat März 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern 1874	Betriebslänge in Kilometern 1873	Befördert wurden: Personen 1874	Personen 1873	Centner Güter 1874	Centner Güter 1873	Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa incl. Extr.	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo März	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
a. Berg.-Märkische E.	980,62	904,07	1176390	1126914	21903009	24847229	295167	917580	1324747	—81136	3843641	+89247
b. Ruhr-Siegbahn	108,37	108,37					15638	111386	140274	—41505	401094	—105848
Berlin-Anhaltische E.	368,6	368,6	166205	163331	3080785	2763751	111760	271280	391040	+28255	1081650	+86711
Berlin-Görlitzer E.	215,62	246,67	—	—	—	—	29860	86559	121422	—4009	357359	+3961
Berlin-Hamburger E.	299,0	299,0	132293	124678	1741698	2211620	84410	324974	409384	—65175	1187158	—197439
Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	223	211	—	—	—	—	95937	195245	291182 [1]	+25039	825192	+100240
Berlin-Stettin. Eisenb. a. Stammb. Berl.-Stettin-Starg.	224	224	—	—	—	—	76425	210441	286866	+1251	751474	+29489
b. Zweigb. Starg.-Cöslin-Colbg.	173	173	—	—	—	—	21367	47660	69027	+60	179908	+12333
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig	198	198	—	—	—	—	17179	22350	39529	+300	104215	+1666
d. Vorpommersche Zweigb.	237	237	—	—	—	—	30660	51656	82316	+9416	210520	+17911
e. Angermünde-Schwedter E.[2]	23	—	—	—	—	—	1585	1666	3251	—	9819	—
Braunschweigische E.	330,005	330,005	—	—	—	—	57156	229768	286924	—	—	—
Breslau-Schweidnitz-Freiburger F.	296,25	296,25	134164	137130	—	—	46615	130456	186441	—325	522439	+18740
Breslau-Warschauer E. (Preuss. Abth.)	55,5	55,5	10866	12966	152367	160994	3497	6064	9901	—415	29496	+3156
Cottbus-Grossenhainer E.	79,5	79,5	21046	19811	620794	333525	5219	25342	30561	+11153	77760	+17524
Crefeld-Kreis Kempener Industrieb.	47,8	47,8	32011	38864	94805	43992	2904	2537 [3]	5659	—2301	21802	—3077
Reichs-E. in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn[3]	1036	994	698366	736345	10237211	12169417	178676	553230	776406	—61940	2238542	—92833
Eutin-Lübecker Eisenbahn[4]	33	—	11704	—	55624	—	2822	2842	5664	—	15846	—
Frankfurt-Bebraer Eisenbahn[5]	212	190	150640	149378	765250	744881	42850	76400	124720	+11529	331840	+25468
Halberstadt-Blankenburger E.[6]	18,8	—	4206	—	72541	—	941	5017	5958	—	15405	—
Halle-Sorau-Gubener E.	270,68	270,68	—	—	—	—	20780	56483	80396	+23772	221942	+70933
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	139,5	139,5	46586	40474	942953	833931	13280	48222	61502	+23320	184302	+86652
Hannoversche Staatsbahn[7]	839,889	839,889	—	—	—	—	211132	619082	847214	—88193	2407911	—105700
a. Holsteinische excl. Glückst.-Elmsh.	241,95	241,95	131812	125150	1042897	1159176	45515	86786	132301	+1478	370740	+10840
b. Glückstadt-Elmshorn	33,00	33,00	13888	12363	110952	116790	3505	3824	7329	+915	21360	+387
c. Schleswigsche E.	229,80	229,80	44024	41479	387996	313917	19135	40172	59307	+1776	163957	+9358
Homburger E.	18	18	65253	58589	64982	54176	8292	1858	10150	+402	27637	+928
Köln-Mindener Eisenbahn a. Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigb.	382,4	365,4	368785	351932	12777999	13922323	159510	512457	728735	—103958	2071361	—252197
b. Köln-Giessener Bahn incl. Rheinbrücken	184,1	182,3	121625	130181	4276045	4875857	28638	181418	226227	—21198	650699	—38252
c. Zusammen	566,5	547,7	490410	482113	17054044	18798180	188148	693875	954962	—125156	2722060	—290449
d. Venlo-Hamburger Bahn	288,2	128,3	168974	107239	2291464	1364364	40443	116853	160488	+74169	449254	+216627
Leipzig-Dresdner E.	261,1	237,2	246133	217830	3577812	3091883	80437	244002	324439	+13033	872781	+59304
Lübeck-Büchen. Eisenb. a. Lübeck-Büchen	47,56	47,56	12683	11514	347933	272077	4198	17420	80289	+10110	206237	+31080
b. Lübeck-Hamburg	62,67	62,67	35468	31174	493084	419384	14680	36791				
Märkisch-Posener E.	271,5	271,5	—	—	—	—	28436	42251	76550	+5491	212303	+33469
a. Magdeburg-Leipziger E.	173	173	—	—	—	—	53923	200561	254484	+10486	737585	—47239
b. Halle-Casseler Zweigbahn	221	221	—	—	—	—	34401	128418	162819	+28008	460481	+92222
Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen- resp. Halle-Vienenbg., nebst Zweigbahnen, Magdeburg-Wittenberge u. Berl.-Lehrte	743,7	693,4	285936	288518	5503695	5462854	141003	396876	537879	+12232	1588287	+149029
b. Stendal-Uelzen und Magdeburg-Neuhaldensleben	29,2	29,2	15180	11166	101339	64213	3035	4342	7377	+2075	23280	+6363
c. Uelzen-Langwedel[8]	97,4	—	13222	—	227159	—	9639	22483	32122	+32122	90325	+90325
Mecklenburg. Friedrich-Franz-E.	321	321	—	—	—	—	42782	62720	110065	+3315	304347	+14245
Nassauische E.	257,73	257,73	278594	264957	1893754	2291951	50441	73723	142159	—18816	382428	—39278
a. Kgl. Niederschlesisch-Märkische E.	564,49	564,49	—	—	—	—	181272	715996	959219 [9]	—70983	2776344	—
b. Berliner Verbindungsbahn	25,42	25,42	—	—	—	—	4000	43970	48028 [10]	—	—	—
Nordhausen-Erfurter E.	79,84	79,84	—	—	—	—	6476	15455	21031	+3279	61389	+10986
Oberschlesische E. a. Oberschlesische Hauptbahn[9]	793,58	754,13	—	—	—	—	116748	687157	873905	+66929	2610550	+335729
b. „ Zweigbahn	94,05	87,60	—	—	—	—	—	13000	13600	—3016	41767	+974
c. Breslau-Posen-Glogauer E.	209,33	209,33	—	—	—	—	35681	147782	197963	+31663	552718	+115838
b. Stargard-Posener E.	172,28	172,28	—	—	—	—	18453	56115	87768	—13576	262678	+12595
e. Breslau-Mittelwalder E.	100,05	57,45	—	—	—	—	9668	17549	34417	+13714	80139	+33137
Oldenburgische Eisenbahnen	190	190	79698	75470	1079367	871796	26497	37077	63574	+6434	162211	+14859
Ostpreussische Südbahn	243	243	47459	43521	1424855	833301	20817	112719	136184	+58227	384948	+153972
Preussische Ostbahn	1402,43	1278,45	—	—	—	—	274500	862632	1163808	+190032	3368457	+723751
Rechte Oderufer-E	310,5	308,8	—	73521	—	2110346	30250	190275	242525	+44216	693925	+122308
Rheinische E. a. Sämmtl. Haupt- und Zweigbahnen excl. Call-Trier	748,65	748,65	579600	576250	9126500	10473513	227000	658000	885000	—8931	2484000	—33105
b. Eifelbahn Call-Trier	117,97	117,97	92500	90804	1276300	1650384	10000	23950	33950	—13463	106660	—17542
Rhein-Nahe-Eisenbahn	121,65	121,65	—	—	—	—	21150	64672	91446	—1935	265331	+3886
Saarbrücker Staatsbahn	172,95	172,95	—	—	—	—	30550	165289	226955	—21259	666312	—30126
Thüringische Eisenbahn	476	438	—	—	—	—	105862	279784	385646	+9630	1028837	+50737
Tilsit-Insterburger E.	53,9	53,9	8695	9346	106683	85834	3934	6413	11687	+1190	33039	+2924

Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Süddeutscher Währ. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	764	651	253859	224564	2464615	2513203	166588	246507	634096	—45758	1822272	—72635
Bayerische Staatsbahnen	2098	2029	574429	552328	7053827	6930963	585306	1599358	2184664	+12826	5992602	+143267
Hess. Ludwigsb. a. alte Strecken (nicht garantirte Linien)	295	295	302147	344720	3390825	3569469	178438	311721	492669	—44774	1381547	—105985
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	180	162	102610	106074	687410	728634	24308	33166	57495	—6196	165405	—30063
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) . .	$6_{,04}$	$6_{,04}$	92607	91718	23630	19880	10330	591	10921	+208	30398	+671
Oberhessische Eisenbahnen	$175_{,98}$	$175_{,98}$	41738	34503	299176	235866	19615	20775	41123	+5529	106436	+9164
Pfälzische Eisenbahnen	421	382	322333	303316	5153163	5212291	117091	384425	501516	—33748	1468096	—33748
Werrabahn	172	172	—	—	—	—	26361	106780	133141	+141	353887	+11697
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46†	46†	96474	92695	6687826 Pud	5304516 Pud	83332	258971	360357	+30304	1018212	+113196
Warschau-Bromberg	$19^6/_7$†	$19^6/_7$†	26550	25452	1512961 Pud	1481809 Pud	20488	47961	81660	+6143	236948	+20451
Riga-Dünaburg	$34_{,56}$†	$34_{,56}$†	—	—	—	—	31076	183324	214400	+79398	533656	+152500
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holl. Währ. angegeben.												
Holländische Eisenbahn-Gesellschaft .	173	173	150827	148950	—	—	126953	44256	171209	—896	490929	—3059
Niederländische Centralbahn	102	102	34323	31599	311329	62988	32444	21908	55043	+9423	151433	+17157
Niederländische Rheinbahn	209	209	146121	144126	1442337	1537197	173450	232719	406169	—72	4722594	+117155
Niederländische Staatseisenbahnen .	990	989	266669	260762	2164602	2402772	219614	209093	437236	—13473	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.											Ertrag pro Kilometer 1874.	1873.
Schweizerische Centralbahn	240	240	208000	208098	1900000	1847712	288000	582000	870000	+1000	$3625_{,00}$	$3621_{,85}$
a. Schweizerische Nordostb. (excl. Linien b und c)	213	213	272000	252010	1598000	1670812	238000	437000	675000	—18000	$3169_{,01}$	$3254_{,68}$
b. Zürich-Zug-Luzern	64	64	36400	32361	154800	141799	377000	36500	74200	+2000	$1159_{,37}$	$1127_{,90}$
c. Bülach-Regensberg	20	20	16600	16754	40000	33621	7500	3400	10900	+1000	$545_{,00}$	$487_{,09}$

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Die definitiven Einnahmen pro März 1873 betrugen: 749 015 Thaler.

[2] Am 15. December 1873 dem Betriebe übergeben, Berlin-Stettiner Bahn nur betriebsleitende Verwaltung.

[3] Hierin figurirt die Brutto-Einnahme für Kies mit 1363 Thlr. wovon 873 Thlr. 10 Sgr. für den Transport desselben berechnet werden.

[4] Eröffnet am 10. April 1873.

[5] Incl. Frankfurt-Offenbacher Bahn, welche ab 1. Januar c. mit Frankfurt-Bebra vereinigt ist.

[6] Eröffnet am 31. März 1873.

[7] Excl. der Strecke Tettenborn-Nordhausen.

[8] Eröffnet für Güterverkehr am 15. April und für den Personenverkehr am 15. Mai 1873.

[9] Das Extraord. beträgt 61 951 Thaler.

[10] Das Extraord. beträgt 58 Thaler.

[11] Incl. Wilhelms-, Neisse-Brieger und Posen-Thorn-Bromberger Eisenb.

† = Meilen.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Die Zahlung findet gleichzeitig mit der Rückzahlung der am 20. December v. J. statutenmässig verloosten

349 Stück Actien

und der Ausgabe der betreffenden Genussscheine vom 2. Mai an statt und zwar.

in Wien bei der k. k. pr. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M., bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Hamburg, bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne.
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
ferner in Paris, London, Genf etc.

Wien, 1. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 30. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 % bezw. 4½ %), als Dividende für das Jahr 1873 ausbezahlt werden, wie folgt:

1) für die Pfälzische Ludwigsbahn: Fünfundzwanzig Gulden S.-D. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1873;

2) für die Pfälzische Maximiliansbahn: Fünf Gulden S.-D. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1873.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern:

in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ bei Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ bei der Rheinischen Creditbank,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ „ bei S. Bleichroeder,
„ Neustadt a/H. bei L. Dacqué,
„ Ludwigshafen bei der Directions-Hauptcasse
sofort bezogen werden.

Die Actionäre, welche den neuen Couponbogen der Maxbahn-Actien noch nicht bezogen haben, sind ersucht, den Talon nebst den hinfällig gewordenen Dividendenscheinen No. 8, 9 und 10 des alten Couponsbogens bei der Directions-Hauptcasse gegen Ausfolgung des neuen Couponsbogens einzuliefern.

Ludwigshafen, 1. Mai 1874.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer Güter-Verkehr.

Am 1. Mai c. kommt der IX. Nachtrag zum Tarife vom 1. Nov. 1872 zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Bayerische Staatsbahnstation Partenstein im Verkehre mit diesseitigen Stationen und ist in unserem Geschäftslocale und bei unseren Expeditionen zum Preise von 2 Sgr. pro Exemplar käuflich zu haben.

Köln, den 30. April 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei dem technischen Bureau der unterzeichneten Stelle können mehrere sowohl im topographischen, als auch im Bauzeichnen geübte Zeichner Verwendung finden und werden Lusttragende eingeladen, sich unter Darlegung ihrer persönlichen Verhältnisse und unter Vorlage von Zeugnissen über ihre bisherigen Leistungen dahier anzumelden.

Carlsruhe, den 29. April 1874.

**Generaldirection
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.**

Saal-Eisenbahn.

Von Sonntag, den 3. d. Mts. ab werden bis auf Weiteres täglich Extrazüge

von Jena	5 Uhr 20 Min. früh
„ Dornburg	5 „ 38 „ „
„ Camburg	5 „ 52 „ „
nach Gross-Heringen	6 „ 10 „ „

zum Anschluss an den Thüringer Zug No. 14 nach Berlin, Magdeburg, Leipzig, Dresden etc.

von Gross-Heringen	10 Uhr — Min. Abends.
„ Camburg	10 „ 16 „ „
„ Dornburg	10 „ 31 „ „
nach Jena	10 „ 48 „ „

zum Anschluss an den Thüringer Zug No. 13 von Leipzig, Magdeburg etc. gehen, mit welchen Passagiere zu den gewöhnlichen Fahrpreisen Beförderung finden.

Jena, den 1. Mai 1874.

Der Vorstand der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Ostbahn.

Fahrplan vom 15. Mai 1874 ab.

Cours Berlin-Eydtkuhnen.

Stationen		Personenzug 25.	Courierzug 1.	Personenzug 7.	Personenzug 27.	Personenzug 5.	Personenzug 23.	Courierzug 3.	Personenzug 9.	Personenzug 9.	Personenzug 11.	Personenzug 13.
Berlin	Abfahrt	Morgens 6,40	Morgens 8,45	Vorm. 9,25	Nachm. 1,55	Abends 6,10	Abends 9,30	Abends 10,45				
Cüstrin		9,26	10,26	11,46	4,23	9,31	1,10	12,31				
Landsberg		11,4	11,20	12,52	5,44	11,16	2,49	1,27				
Kreuz		1,38	12,56	2,39	7,38	1,36	5,6	2,43				
Schneidemühl	Ankunft	3,5	2,8	3,59	9,1	3,22	6,52	3,45				
	Abfahrt	3,20	2,13	4,7	9,13	3,55	7,8	3,53	Abends 9,13		Vorm. 11,28	
Conitz		Nachm. über Bromberg	3,59	6,9	Abends weiter über Bromberg.	6,49	Morgens über Bromberg	über Bromberg	11,22		1,44	
Dirschau			6,19	9,26		10,17		8,40	2,11	Morgens 5,21	Nachm. Ankunft	Nachm. 2,21
Elbing			7,15	10,49		12,11		9,41	Morgens Ankunft	6,50	Pers.-Zug 9	3,58
Königsberg			9,44	2,3		4,33		12,25		10,3	Morgens 6 —	7,54
Insterburg			11,33	4,32		7,52		2,29		Vorm. Ankunft	9,44	11,49
Eydtkuhnen	Ankunft		12,37 Nachts	6,9 Morgens		9,55 Abends		3,47 Nachm.			11,55 Vorm.	1,48 Morg.

Cours Eydtkuhnen-Berlin.

Stationen	Personenzug 14.	Courierzug 2.	Personenzug 6.	Courierzug 4.	Personenzug 8.	Personenzug 10.	Personenzug 24.	Personenzug 26.	Personenzug 28.	Personenzug 12.	Gem. Zug 116.
Eydtkuhnen . . . Abfahrt	Morgens 2,53	Morgens 6,17	Vorm. 7,35	Nachm. 2,27	Nachm. 3,25	Abends 9,51					
Insterburg	4,58	7,20	9,45	3,45	5,45	12,11					
Königsberg	7,56	9 —	1,3	5,50	10 —	3,37					Abends 6,15
Elbing	12,3	11,2	5 —	8,2	12,50	7,6					3 —
Dirschau	1,29	12,1	7,11	9,4	2,17	9,1					5,14 Morgens Ankunft
Conitz	Nachm. Ankunft weiter nach Bromberg	2,12	10,34	über Bromberg	5,11	12,18				Abends 6,5	
Schneidemühl		4,1	1,39	1,26	7,18	2,9	Abends 9,6	Nachm. 2,43	Vorm. 11,26	8,29	
Kreuz		5,6	3,41	2,34	9,4	Nachm. Ankunft	11,22	4,11	1,17	Abends Ankunft	
Landsberg		6,11	5,48	3,39	10,40		1,32	6,24	2,42		
Cüstrin		7,8	7,34	4,35	12 —		3,18	7,46	3,49		
Berlin . . . . . Ankunft		8,45 Abends	10,50 Vorm.	6,20 Morgens	2,38 Nachm.		6,55 Morgens	10,30 Abends	6 — Abends		

Cours Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Insterburg.

Stationen	Personenzug 25.	Personenzug 31.	Personenzug 29.	Personenzug 27.	Gem. Zug 121.	Personenzug 23.	Courierzug 3.	Schnellzug 21.
Schneidemühl . . Abfahrt	Nachm. 3,20			Abends 9,13	Vorm. 9,23	Morgens 7,8	Morgens 3,53	
Bromberg	6 —			11,51	2,40	10,1	5,30	Morgens 5,48
Thorn	7,26 Abends Ankunft		Abends 7,50	1,15 Morgens Ankunft	Nachm. Ankunft	12,10	Morgens Ankunft	7,11
Osterode		Morgens 4,30	11,20			4,28		10,4
Korschen		7,42	Abends Ankunft			8,19		12,31
Insterburg . . . Ankunft		9,35 Vorm.				10,40 Abends		1,58 Nachm.

Stationen	Gem. Zug 122.	Personenzug 32.	Schnellzug 22.	Courierzug 4.	Gem. Zug 126.	Personenzug 30.	Personenzug 24.	Personenzug 26.	Personenzug 28.
Insterburg . . . Abfahrt		Abends 6,20	Nachm. 3,50				Morgens 5,20		
Korschen	Morgens 2,55	8,27	5,13				7,53		
Osterode	8,44 Vorm. Ankunft	11,24 Abends Ankunft	7,34			Morgens 4,15	11,34		
Thorn			10,27	Abends		7,8 Vorm. Ankunft	4,13	Vorm. 11 —	Vorm. 7,27
Bromberg			11,28	11,50	Nachm. 1,29		6,12	12,26	9,6
Schneidemühl Ankunft			Abends Ankunft	1,16	6,23 Abends		8,47	2,28	11,11
Schneidemühl Abfahrt nach Berlin				1,26 Morgens			9,6 Abends	2,43 Nachm.	11,26 Vorm.

Cours Bromberg-Dirschau.

Stationen	Courierzug 3.	Personenzug 61.	Personenzug 63.	Gem. Zug 67.
Bromberg . . . . Abfahrt	Morgens 5,51	Vorm. 10,4	Abends 6,3	Nachm. 12,35
Dirschau . . . . Ankunft	8,20 Vorm.	2 — Nachm.	9,3 Abends	5,54 Nachm.

Der Abends 10 Uhr 45 Minuten von Berlin abgehende Courierzug No. 3 fährt von Schneidemühl über Bromberg nach Dirschau-Königsberg-Eydtkuhnen.

Stationen	Personenzug 62.	Personenzug 64.	Courierzug 4.	Gem. Zug 68.
Dirschau . . . . Abfahrt	Morgens 5,36	Nachm. 2,1	Abends 9,4	Vorm. 10,16
Bromberg . . . . Ankunft	8,48 Vorm.	5,38 Nachm.	11,32 Abends	3,55 Nachm.

Der Nachmittags 2 Uhr 27 Minuten von Eydtkuhnen abgehende Courierzug No. 4 fährt von Dirschau über Bromberg nach Schneidemühl-Berlin.

Cours Dirschau-Danzig-Neufahrwasser.

Stationen	Personenzug 71.	Personenzug 73.	Personenzug 75.	Gemischter Zug 77.	Personenzug 79.	Gemischter Zug 81.	Gemischter Zug 83.	Gemischter Zug 85.	Personenzug 87.
	Morgens	Morgens	Vorm.	Vorm.	Mittag	Nachm.	Abends	Abends	Abends
Dirschau . . . . Abfahrt	2,25	5,40	8,50	10,35	12,15	2,25	6,20	7,40	9,30
Danzig lege Thor	5 —	7,30	9,50	12,20	1,35	5,10	7,20	9,35	10,45
Danzig hohe Thor	5,15	7,45	Vorm. Ankunft	Mittag Ankunft	1,50	5,25	Abends Ankunft	Abends Ankunft	11 —
Neufahrwasser . . . . . Ankunft	5,30	8 —			2,5	5,40			11,15
	Morgens	Vorm.			Nachm.	Nachm.			Nachts

Stationen	Personenzug 72.	Personenzug 74.	Personenzug 76.	Gemischter Zug 78.	Personenzug 82.	Personenzug 84.	Gemischter Zug 88.	Gemischter Zug 90.	
		Morgens	Vorm.		Nachm.	Abends		Nachts	
Neufahrwasser . . . . . Abfahrt		6,25	9,35		3,25	6,40		11,40	
Danzig hohe Thor	Morgens	6,43	10 —	Vorm.	3,43	7,15	Nachts	12,10	
Danzig lege Thor	4 —	7,15	10,35	11,20	5 —	7,50	12,15	Nachts Ankunft	
Dirschau . . . . Ankunft	5 —	8,15	11,35	1,10	6 —	8,50	1,50		
	Morgens	Vorm.	Vorm.	Nachm.			Morgens		

Cours Frankfurt-Cüstrin.

Stationen	Personenzug 41.	Personenzug 43.	Personenzug 45.	Gemischter Zug 47.	Gemischter Zug 49.	Gemischter Zug 51.			
	Morgens	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends	Abends			
Frankfurt . . . . Abfahrt	6,20	10,20	2,35	5,5	7,10	9,50			
Cüstrin . . . . Ankunft	7,20	11,20	3,35	6,40	8,53	11,25			
	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends	Nachts			

Stationen	Gemischter Zug 42.	Personenzug 44.	Gemischter Zug 46.	Personenzug 48.	Gemischter Zug 50.	Personen-Zug 52.	Gemischter Zug 54.		
	Morgens	Morgens	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends	Abends		
Cüstrin . . . . Abfahrt	3,30	4,45	7,50	12,15	4,35	7,55	9,40		
Frankfurt . . . . Ankunft	5,10	5,50	9,32	1,20	6,20	9 —	11,10		
	Morgens	Morgens	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends	Abends		

Cours Thorn-Otloczyn.

Stationen	Schnellzug 21a.	Gemischter Zug 23a.	Personenzug 25a.		
	Vorm.	Nachm.	Abends		
Thorn . . . Abf.	7,25	12,25	7,46		
Otloczyn . . Ank.	7,46	1 —	8,7		
Alexandrowo Ank.	8 —	1,22	8,21		
	Vorm.	Nachm.	Abends		

Stationen	Schnellzug 22a.	Gemischter Zug 24a.	Personenzug 26a.		
	Abends	Nachm.	Vorm.		
Alexandrowo Abf.	9 —	2,22	9,57		
Otloczyn . . .	9,14	3,4	10,16		
Thorn . . Ank.	9,33	3,35	10,35		
	Abends	Nachm.	Abends		

Cours (Berlin)-Fredersdorf-Rüdersdorf.

Stationen	Gemischter Zug 91.	Gemischter Zug 93.	Gemischter Zug 95.	Gemischter Zug 97.	Gemischter Zug 99.
	Morgens		Nachm.		
Berlin . . . Abf.	7,25	Vorm.	2,50	Nachm.	Abends
Fredersdorf . .	8,40	10,15	4,5	5,35	7,15
Rüdersdorf . Ank.	8,55	10,30	4,20	5,50	7,30
	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends

Stationen	Gemischter Zug 92.	Gemischter Zug 94.	Gemischter Zug 96.	Gemischter Zug 98	Gemischter Zug 100
	Vorm.	Mittag	Nachm.	Abends	Abends
Rüdersdorf . Abf.	9,25	12,15	4,55	6,30	8,25
Fredersdorf . .	9,40	12,24	5,10	6,45	8,44
Berlin . . . Ank.	Ankunft	1,25	Ankunft	Ankunft	9,45
		Nachm.			Abends

Berlin, den 21. April 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Ostpreussische Südbahn.

Es sind zu liefern und sollen im Wege der Submission verdungen werden:

525 Stück Achsen mit Rädern;

die Achsen aus ungehärtetem Gussstahl, die Radgestelle aus Schmiedeeisen, die Bandagen aus Bessemer Stahl.

1050 Stück 8 lagige Tragfedern

von Gussstahl.

Die Bedingungen liegen im Centralbureau zu Königsberg zur Einsicht aus und werden auf Verlangen gegen Erstattung der Copialien von je 5 Sgr. übersendet werden.

Die Offerten sind bis zum **15. Mai cr. Vormittags 11 Uhr** mit entsprechender Aufschrift versehen der Unterzeichneten einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Die Direction.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.
Strecke Alzey-Bingen.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers für das zweite Geleise zwischen Alzey und Armsheim, Abth. VII Loos 3 u. 4 in den Gemarkungen Albig bis Armsheim erforderlichen Erd- und Planirarbeiten sollen auf dem Wege der Submission in zwei Loosen vergeben werden.

Die Erd- und Planirarbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

Loos 3	. . .	20 649 Fl. — Kr.
Loos 4	. . .	40 535 „ 58 „
Zusammen		61 184 Fl. 58 Kr.

Die betreffenden Voranschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Bezirksingenieurs zu Worms zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum **23. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Hess. Ludwigseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten für die Herstellung des zweiten Geleises zwischen Alzey und Armsheim.“

Mainz, den 28. April 1874.

Im Auftrage des Verwaltungsrathes.
Der Ober-Ingenieur.
Kramer.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Für den Bau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn sollen nachverzeichnete Gegenstände, als:

41 Stück Drahtzugbarrièren mit selbstthätigen Läutewerk für Wegbreiten von 3 m bis 9 m.
116 Stück Handbarrièren für Wegbreiten von 2 m bis 15 m,
22 „ Privatverschlüsse für Wegbreiten von 3 m bis 5 m,
38 „ Semaphors,
45 „ einflüglige Vorsichtssignale,
26 „ einflüglige Sperrsignale,
20100 laufende Meter Draht für Barrièren und Vorsichtssignale,
26 Stück Hebevorrichtungen für Vorsichtssignale,
177 Stück Gradienten,
347 „ Haltetafeln,
50 „ Stationstafeln mit Namen

im Wege der Submission zur Lieferung vergeben werden.

Hierauf Reflectirende werden ersucht, ihre Anerbietungen bis zum **15. Mai a. c.** unter der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Betriebseinrichtungen für die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn“ versiegelt und portofrei an die Direction der Sächsischen Eisenbahnbau Gesellschaft, Dresden, Bergstrasse No. 66 parterre einzusenden, woselbst auch die näheren Bedingungen und Details einzusehen sind.

Dresden, den 22. April 1874.

Sächsische Eisenbahn-Baugesellschaft.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Für den Bau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn sollen nachverzeichnete Gegenstände, als:

5 Locomotiv-Drehscheiben,
13 Wassercisternen,
10 Dampfpumpen mit Kesselanlage,
14 freistehende Wasserkrahne,
1 Wandwasserkrahn,
2450 laufende Meter gusseiserne Rohrleitung

im Wege der Submission zur Lieferung vergeben werden.

Hierauf Reflectirende werden ersucht, ihre Anerbietungen bis zum **15. Mai a. c.** unter der Aufschrift: „Offerten zur Lieferung von Betriebseinrichtungen für die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn“ versiegelt und portofrei an die Direction der Sächsischen Eisenbahnbau-Gesellschaft, Dresden, Bergstrasse No. 66 parterre einzusenden, woselbst auch die näheren Bedingungen und Details einzusehen sind.

Dresden, den 22. April 1874.

Sächsische Eisenbahn-Baugesellschaft.

Hannoversche Staatsbahn.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Luhebrücke bei Winsen, Meile $20,_{14}$—$20,_{15}$ der Lehrte-Harburger Bahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Bedingungsgemässe Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Luhebrücke bei Winsen“

bis **Donnerstag, den 21. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,** an das technische Bureau unterzeichneter Eisenbahn-Commission zu Harburg einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Zeichnung, Gewichtsberechnung sowie die Submissionsbedingungen liegen in unserm technischen Bureau zur Einsicht aus und können von diesem auch gegen Erstattung der Anfertigungskosten bezogen werden.

Harburg, den 27. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Hannoversche Staatsbahn.

Die Lieferung von 30 000 Stück schmiedeeisernen Stosswinkeln zur Verhinderung der Längenverschiebung von Stahlschienen und zwar:

5600 Stück mit Ausklinkungen und
24 400 „ ohne „

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Offerten darauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Stosswinkeln“

bis zu dem auf

Montag, den 18. Mai 1874, Vormittags 10 Uhr,

anberaumten Termine an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Bedingungen und Zeichnungen können in dem Bureau desselben eingesehen, auch auf portofreies Ansuchen von diesem bezogen werden.

Hannover, den 30. April 1874.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector.
gez. A. Reitemeier.

Dieser Nummer liegt bei: Prospect des Nachschlagebureaus von Ernst Eichelberg in Frankfurt a/M.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 37.

1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 11. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 9. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Königl. Ungarischen Staatsbahnen ist die $6{,}_{01}$ Meilen ($45{,}_{6}$ Kilometer) lange Theilstrecke Banréve-Rosenau der Linie Banréve-Dobschau mit den Stationen

Banréve (Station der Linie Miskolcz-Banréve-Fülek), Tornalja, Gömör-Panyit (Personen-Haltestelle), Pelsöcz und Rosenau (Rosnyó)

am 1. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Reststrecke Rosenau-Dobschau wird noch im Laufe dieses Jahres in Betrieb gesetzt werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 2. Mai 1874.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Zum Entwurf eines Gesetzes, betr. die Anlage von Eisenbahnen in Preussen.

Aus der Denkschrift des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche.

I. Der Landes-Eisenbahnrath.

Bei der ersten Durchsicht des Gesetzes scheint der in den §§ 2—5 desselben vorgesehene Landes-Eisenbahnrath eine wesentliche Einschränkung der arbiträren Entscheidungen des Handelsministers zu bieten. Derselbe soll vom Handelsminister in folgenden Fällen gehört werden:

1) bei Festsetzung des Landes-Eisenbahn-Plans;
2) bei der Ertheilung der Erlaubniss zu den Vorarbeiten und bei der Entziehung dieser Erlaubniss;
3) über das Concessionsgesuch eines Privat-Eisenbahn-Unternehmers;
4) bei Festsetzung der allgemeinen und speciellen Concessionsbedingungen;
5) bei der Prüfung des Nachweises, welcher vom Privat-Eisenbahn-Unternehmer über die Zeichnung des Actiencapitals und die Creditwürdigkeit der Zeichner sowie über die Uebereinstimmung des Statuts mit den Concessionsbedingungen zu erbringen ist;
6) über die Erhöhung des in der Concessions-Urkunde festgesetzten Anlagecapitals;
7) über die Entziehung der Concession und die event. Aufgabe der Eisenbahnanlage oder deren öffentliche Versteigerung.

Diese Behörde ist jedoch nur zur Begutachtung der vorstehend aufgezählten, im Gesetz bezeichneten Angelegenheiten berufen, in keiner Beziehung hat sie ein decisives Votum, indem der Handelsminister an ihr Gutachten nicht gebunden ist, wenn er auch zur Abweisung von demselben der Genehmigung des Staatsministeriums bedarf. Zudem ressortirt diese Behörde von dem Handelsminister und wird, nach den Motiven des Gesetzentwurfs, abgesehen von drei richterlichen Mitgliedern, aus Vertretern der Verwaltungs-Interessen, somit aus Mitgliedern der verschiedenen staatlichen Verwaltungsbehörden zusammengesetzt.

Während nun der Wirksamkeit dieser Behörde in ihrer Eigenschaft als Verwaltungs-Gerichtshof durch die Entziehung eines decisiven Votums die Spitze abgebrochen ist, würde dieselbe, wie die Denkschrift darlegt, „als begutachtende Behörde nur dann von Vortheil sein, wenn den Mitgliedern Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft oder besondere örtliche Kenntnisse beiwohnten, welche ihrem Votum einen vorzugsweisen Werth beizulegen im Stande wären."

Bei der Prüfung der Eisenbahnprojecte ist jedoch „die Abwägung der concreten Bedeutung der betheiligten Interessen von Umständen abhängig, deren Kenntniss und genügende Würdigung nur von der obersten und verantwortlichen Leitung der Staatsgeschäfte erwartet werden kann."

Bei der Prüfung der Eisenbahnprojecte ist jedoch „die Erwägung der concreten Bedeutung der betheiligten Interessen von Umständen abhängig, deren Kenntniss und genügende Würdigung nur von der obersten und verantwortlichen Leitung der Staatsgeschäfte erwartet werden kann."

Es wird desshalb „die von vollster Sachkenntniss getragene, durch die Gründe der allgemeinen und speciellen Verkehrs-Interessen unterstützte Meinung der Vertreter des Handelsministers in den meisten Fällen über die Ansicht der Mitglieder des Landes-Eisenbahnraths, welche als richterliche und administrative Beamte wohl die in ihr Ressort einschlagenden Verhältnisse würdigen werden, denen aber die speciellen Bedürfnisse des Verkehrs und die Leistungen der Bahnen dem Verkehrsbedürfniss gegenüber im Allgemeinen fern liegen, die Oberhand gewinnen."

„Der Vorschlag des Ministers wird das Gutachten einer Behörde, welches von ihm nicht respectirt zu werden braucht, in den Hintergrund drängen und letzteres somit keineswegs eine Garantie für eine unbeeinflusste sachverständige Prüfung gegenüber den arbitrairen Entscheidungen der obersten Verwaltungsstellen bieten; die discretionaire Gewalt der Letzteren wird vielmehr mit dem Schein einer nach allen Richtungen hin unparteiisch geschehenen Festsetzung umgeben, und es wird gerade dadurch die Garantie geschwächt, welche in der Nothwendigkeit die getroffene Entscheidung selbst in vollem Maasse zu vertreten, liegt."

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Zuziehung richterlicher Beamten zur Beurtheilung streitiger Fragen im einzelnen Fall, ohne dass ihr Urtheil ein decisives ist, steht sogar in directem Widerspruch mit der sonstigen Auffassung der richterlichen Thätigkeit.

Nach der Zusammensetzung des Landes-Eisenbahnraths aus Mitgliedern der verschiedenen Verwaltungs-Interessen, also wesentlich aus Vertretern der verschiedenen Ministerien, und, da der Handelsminister im Fall der Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Landes-Eisenbahnraths die Entscheidung in den durch das Gesetz berührten Materien allein zu treffen und nur im Fall der Abweichung die Entscheidung des Staatsministeriums einzuholen hat, dient die Behörde hauptsächlich dem Zweck, dem Staatsministerium die Prüfung der Eisenbahn-Concessionen zu erleichtern, so dass, wenn die Vertreter der verschiedenen Verwaltungszweige vom Standpuncte ihres Ressorts aus gegen die Meinung des Handelsministers Bedenken nicht finden, die Thätigkeit des Staatsministeriums sich in der Hauptsache auf die formale Einholung der Concession beschränkt. Es handelt sich somit mehr um eine Verwaltungs-Organisation im Geschäftsbereiche des Staatsministeriums, als um die Einsetzung einer unparteiischen Behörde, welche die Interessen des Staats und der Einzelnen allseitig zu vertreten hat.

Eine nur begutachtende, aus Mitgliedern der Staatsverwaltung bestehende Behörde erscheint aber um so mehr überflüssig, als der Handelsminister bereits unter sich ein Collegium vortragender Räthe mit berathender Stimme hat, die vermöge ihrer Sachkenntniss ein besser motivirtes Votum abzugeben vermöchten, als eine nur zeitweise zusammentretende Behörde, deren meisten Mitgliedern ein sicheres Urtheil über die Bedürfnisse des Verkehrs und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen abgeht.

In materieller Beziehung muss somit die Einsetzung des Landes-Eisenbahnraths in der vorgeschlagenen Form als zwecklos, in formeller Beziehung, soweit die Sicherung des Privat-Eisenbahn-Unternehmers beabsichtigt wird, als bedenklich angesehen werden.

„Will man dem Gedanken der Special-Untersuchungs-Commission, der auf Einschränkung des discretionairen Ermessens der Verwaltung abzielt, wirkliche practische Folge geben, so wird man diejenigen Fälle unterscheiden müssen, in welchen bei der Prüfung der Concessionen dem Handelsminister ein technisch und durch örtliche Kenntniss wichtiges Gutachten aus den den Verkehrsfragen nahestehenden Kreisen zu Gebote gestellt werden soll, und diejenigen Fragen, bei denen Rechte der Privat-Eisenbahn-Unternehmer mit den öffentlichen Interessen in Collision gerathen. In letzteren Fällen kann die Einsetzung eines Verwaltungs-Gerichtshofes, indessen mit entscheidendem Votum, nach Analogie anderer Verwaltungszweige als zweckentsprechend angesehen werden, soweit nicht die Competenz der ordentlichen Gerichte vorgezogen wird.

Es würde dies in folgenden Fällen des Gesetzentwurfs zutreffen:

1. Bei der Zurücknahme der Concession, wenn es sich darum handelt, ob der Concessions-Inhaber die ihm gesetzlich obliegenden, oder die ihm durch die Concessions-Urkunde auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt hat; (§ 41 u. f.)
2. Behufs Entscheidung von Streitfragen darüber, ob die Statuten von Eisenbahn-Actien-Gesellschaften mit den Concessions-Bedingungen übereinstimmen, (§ 24.)
3. Zur Entscheidung darüber, ob die vom Privat-Eisenbahn-Unternehmer beantragte Erhöhung des Anlagecapitals zu versagen ist, weil die Erhöhung durch grobes Verschulden des Unternehmers nothwendig geworden ist, (§ 32.)
4. In dem Fall, wenn dem Unternehmer die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten wegen Missbrauchs oder Collision mit dem öffentlichen Interesse ohne Entschädigung wieder entzogen werden soll, (§ 9 und 12).

In diesen Fällen könnte die Entscheidung einer Behörde übertragen werden, welche nach dem Vorschlag des Gesetzentwurfs zusammengesetzt wird, und welche ihre Entscheidungen auf Anrufen des Handelsministers oder des betheiligten Unternehmers zu treffen hat.

Insoweit, als es sich bei der Prüfung von Eisenbahn-Projecten vom Standpunct des Verkehrs, des Handels, der Gewerbe, der Industrie und der Landwirthschaft handelt, kann, wie bereits bemerkt, von besonderem Werth für die entscheidende Verwaltungsbehörde nur ein Gutachten von solchen Personen sein, denen vermöge ihrer Stellung im Leben überhaupt und zu den in Rede stehenden Eisenbahn-Anlagen besondere Kenntniss aller einschlagenden Verhältnisse inwohnt.

In der Anhörung solcher Gutachter vor der Entscheidung der administrativen Behörde ist auch vom Verein der Privatbahnen ein wesentlicher Fortschritt erkannt und deshalb von ihm im § 5 des vorgelegten Entwurfs des Reichs-Eisenbahn-Gesetzes folgende Bestimmung aufgenommen:

Die oberste Begutachtung der Frage, ob im öffentlichen Interesse die Anlage einer Eisenbahn zulässig ist und welchem Unternehmer dieselbe gestattet werden soll, erfolgt durch den Ausschuss des Bundesrathes für Eisenbahnen in besonderen regelmässigen Sitzungen nach Anhörung durch den Bundesrath in bestimmter Zahl aus den Mitgliedern der Reichs-Eisenbahn-Commissariate und Eisenbahn-Vorstände, sowie aus Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft zu wählender Vertrauensgutachter.

Um diesen Gedanken für den Gesetzentwurf für das Königreich Preussen zur Ausführung zu bringen, würden aus den vorbezeichneten betheiligten Kreisen eine bestimmte Zahl Vertrauensgutachter für den gesammten Staat und für jede Provinz von der Krone zu ernennen und es würden im einzelnen Falle die betreffenden Personen nach einem vom Staatsministerium zu bestätigenden Statut zur Angabe ihres Gutachtens zusammen zu berufen sein.

Diese sachverständige Behörde würde in den Fällen der §§ 6, 8, 15, 19, 21, 23, 25, 26, 34 des Gesetzentwurfs über die Nützlichkeit des Unternehmens überhaupt, die Wahl der Linie, die Person des Unternehmers und die besonderen (nicht die allgemeinen) Concessionsbedingungen zu hören sein."

Die Denkschrift hebt bei dieser Gelegenheit noch hervor, wie für das Verfahren bei der Prüfung und Entscheidung über die Conscessionsgesuche der Bahnen eine besondere Garantie mit dem vom Verein vorgeschlagenen Uebergang des Concessionswesens an das Reich gewonnen werde. „Nach dem vom Verein vorgelegten Entwurf des Reichs-Eisenbahngesetzes liegen die vorbereitenden Schritte zur Prüfung der Concessions-Anträge dem Reichs-Eisenbahnamte ob, die Prüfung selbst geschieht vom Ausschuss des Bundesraths nach Anhörung von Sachverständigen und selbstverständlich unter Berücksichtigung der Wünsche der betheiligten Landesregierungen. Die Entscheidung fällt dem Bundesrath zu, welcher in seiner collegialischen Zusammensetzung und Unabhängigkeit von den Einzelregierungen diejenige Garantie für die allseitige Prüfung der Anträge bietet, die im vorliegenden Gesetz vergeblich erstrebt wird."

Das Resultat der Ausführung wird in der Denkschrift dahin zusammengefasst, dass der vorgelegte Gesetzentwurf sich zur Annahme nicht empfiehlt:

1) weil der Erlass eines Gesetzes über das Eisenbahn-Concessionswesen für das Königreich Preussen der bevorstehenden Reichsgesetzgebung präjudiciren würde.
2) weil der Gesetzentwurf eine genaue Begrenzung der Rechte und Pflichten der Privat-Eisenbahn-Unternehmer vermissen lässt und unter der Form der Mitwirkung einer unparteiischen Behörde die Entstehung, das Aufhören, sowie die gesammte Verwaltung und den Betrieb der Privat-Eisenbahn-Unternehmungen dem discretionären Ermessen der Staatsregierung resp. des Handelsministers unterstellt.

Die finanziellen Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen von 1855 bis 1873.

Ein Beitrag zur vergleichenden Eisenbahnstatistik von Dr. G. Stürmer.

B. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.

16. a) Bergisch-Märkische Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals.
1855	112	72750	7275	4220	58,0	3055	3,2
1860	187	93222	9963	4351	43,7	5612	6,0
			(12396)	(5262)	(42,5)	(7134)	(7,7)
1865	491	96701	12867	4918	38,2	7949	8,2
1867	585	103312	13240	5985	45,2	7255	7,0
1868	774	99235	13140	5737	43,7	7404	7,3
1869	780	108109	14189	6219	43,8	7970	7,4
1870	866	110381	14339	6702	46,7	7637	6,7
1871	888	115003	15944	7586	47,6	8358	7,2
1872	945	123460	16993	9282	54,6	7711	6,8
1873	1078	—	18140	—	—	—	—

Die eingeklammerten Zahlen bei dem Jahre 1860 beziehen sich auf die älteren Strecken ohne die neu eröffneten Strecken der Ruhr-Sieg und der Witten-Duisburger Bahn. Das stetige Steigen der Betriebsausgaben in Col. 6 ist bemerkenswerth.

Im Jahre 1857 wurde die Düsseldorf-Elberfelder, 1863 die Prinz-Wilhelmsbahn, 1864 die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder, 1868 die Hessische Nordbahn (früher Kurfürst Friedrichs-Wilhelms-Nordbahn) mit der Bergisch-Märkischen Bahn vereinigt. Die früheren Betriebsergebnisse der letzteren beiden folgen unter b und c.

16b. Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Bahn.

1855	128	73056	5715	3379	59,0	2336	3,2
1860	128	84238	7004	3008	42,9	3996	4,7

16c. Hessische Nordbahn.

1855	149	78336	3863	2281	59,0	1582	2,1
1860	149	78781	5414	2981	55,1	2433	3,2
1865	149	78783	7122	3814	53,5	3308	4,3
1867	149	78783	8111	4534	55,9	3577	4,7

17. Oberschlesische Bahn.

a) Hauptbahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	198	60758	12760	6207	48,6	6553	10,8
1860	247	62698	11970	4022	33,6	7948	11,9
1865	256	68366	18566	5792	31,2	12774	18,0
1867	256	76618	22413	7544	33,7	14869	18,7
1868	256	78934	24755	8398	33,9	16357	19,9
1869	261	80334	23706	8399	35,4	15307	18,3
1870	263	83105	23513	8118	34,5	15395	17,9
1871	263	84468	25905	9356	36,1	16549	18,9
1872	294	79039 (68950)	26757	10307	38,5	16450	18,3
1873	294	—	27446	11982	43,7	15464	—

Die eingeklammerte Zahl bei dem Jahre 1872 giebt die Anlagekosten pro Kilom., wenn die schmalspurigen Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerksreviere (94 Kilom.) mit gerechnet werden.

b) Breslau-Posen-Glogauer Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1860	210	57737	3793	1830	48,2	1963	3,4
1865	210	57961	6038	2463	40,8	3575	6,2
1867	210	58312	7408	3483	47,0	3925	6,7
1868	210	58300	8875	4099	46,2	4775	8,2
1869	210	59784	8551	4234	49,5	4317	7,2
1870	210	60453	7912	4047	51,2	3865	6,4
1871	210	60794	8641	4522	52,3	4119	6,8
1872	210	61258	9317	5429	58,3	3888	6,4
1873	210	—	11020	6194	56,2	4826	—

c) Stargard-Posener Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	170	34470	3842	2709	70,5	1133	4,0
1860	170	37978	3317	1721	51,9	1596	4,2
1865	170	38742	5003	2274	45,4	2729	7,0
1867	170	39357	6436	2972	46,2	3464	8,8
1868	170	39670	7982	3493	43,7	4489	11,3
1869	170	40561	7338	3477	47,4	3861	9,5
1870	170	41230	6026	3283	54,5	2743	6,7
1871	170	41470	6558	3471	52,9	3087	7,4
1872	172	41127	6947	3715	53,5	3232	7,9
1873	176	—	7870	3982	50,6	3888	—

d) Neisse-Brieger Bahn.
(Seit 1870 mit der Oberschlesischen Bahn vereinigt).

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	46	24914	2401	1943	80,9	458	1,9
1860	46	30432	2426	1208	49,8	1218	4,2
1865	46	27320	3338	1374	41,2	1964	7,6
1867	46	27320	3582	1681	46,9	1901	7,4
1868	46	29876	3861	1778	46,1	2083	7,4
1869	46	33391	3914	1840	47,0	2074	6,6
1870	46	29924	4407	1818	41,3	2589	9,2
1871	46	30027	5801	2023	42,1	2778	9,8
1872	46	30118 (28719)	4758	2624	55,1	2134	7,4
1873	46	—	4756	2667	56,1	2089	—

Woher die Abweichung der Anlagekosten für das Jahr 1869 stammt, ist aus der Statistik nicht ersichtlich. Die eingeklammerte Zahl bei dem Jahre 1872 giebt die Anlagekosten, wenn, wie in der Preussischen Statistik, die Betriebslänge (46,05 Kilom.) genommen wird, während die Baulänge nach der Vereinsstatistik nur 43,91 Kilom. beträgt.

e) Wilhelmsbahn.
(Seit 1870 mit der Oberschlesischen Bahn vereinigt).

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	54	32485	10567	4667	44,2	5900	18,2
1860	177	49659	2861	1293	45,2	1568	3,5
1865	177	54154	4087	1568	38,4	2519	5,1
1867	186	51873	4375	1637	37,4	2738	5,7
1868	186	52186	6354	2276	35,8	4078	8,5
1869	186	53652	5997	2389	39,8	3608	7,3
1870	186	54765	5771	2947	51,1	2824	5,6
1871	186	54903	6547	3389	51,8	3158	6,3
1872	186	55737	6906	3507	50,8	3399	6,6
1873	186	—	7567	4055	53,6	3512	—

f) Niederschlesische Zweigbahn.
(Seit 1872 mit der Oberschlesischen Bahn vereinigt).

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	72	28355	1622	1154	71,2	468	1,6
1860	72	34785	2516	1102	43,8	1414	4,1
1865	72	34900	3731	1610	43,1	2121	6,1
1867	72	34905	3972	1842	46,4	2130	6,1
1868	72	34905	4055	1759	43,4	2296	6,6
1869	72	34905	4145	1733	41,8	2412	6,9
1870	72	40868	5114	1995	39,0	3119	7,6
1871	84	37859	4964	2303	46,4	2661	6,0
1872	84	39743	3430	1996	58,2	1434	3,6
1873	84	—	4282	2405	56,1	1877	—

g) Breslau-Mittelwalder Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1872	57	—	3343	—	—	—	—
1873	82	—	3672	—	—	—	—

h) Posen-Thorn-Bromberger Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1872	152	—	3846	—	—	—	—
1873	186	—	4808	—	—	—	—

18. Rhein-Nahe-Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1860	121	121990	3187	2001	62,8	1186	0,9
1865	121	133787	7078	4060	57,4	3018	2,3
1867	121	135323	7195	4787	66,5	2408	1,8
1868	121	135858	7370	6432	87,3	938	0,7
1869	121	135925	8008	5630	70,3	2378	1,7
1870	121	135935	12059	6396	53,0	5663	4,2
1871	121	134922	12872	8233	64,0	4639	3,4
1872	121	134757	11589 (10689)	9468 (8715)	81,7 (81,5)	2121 (1974)	1,6 (1,5)
1873	121	—	10683	—	—	—	—

19. Sächsische Privatbahnen unter Staatsverwaltung.

a) Gössnitz-Geraer Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1867	35	43862	3796	2317	61,0	1479	3,4
1868	35	43169	4283	2619	61,1	1665	3,9
1869	35	43179	4834	2656	54,9	2178	5,0
1870	35	43201	4957	2860	57,7	2097	4,9
1871	35	43322	5635	3706	65,8	1929	4,5
1872	35	43570 (43552)	6719 (6753)	3856 (4517)	57,4 (66,9)	2863 (2236)	6,5 (5,1)

Die eingeklammerten Zahlen sind die von der Vereinsstatistik und dem Geschäftsberichte abweichenden Angaben des Statistischen Berichtes über die Sächsischen Staatsbahnen. (Ebenso bei d).

b) Greiz-Brunner Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1867	10	38463	2473	2011	81,3	462	1,2
1868	10	37440	2702	2130	78,8	572	1,5
1869	12	38144	2644	1963	74,2	681	2,1
1870	12	38144	2587	2064	79,8	523	1,6
1871	12	38217	3120	2200	70,5	920	2,8
1872	12	38426	3676	2690	73,2	986	2,6

c) Loebau-Zittauer Bahn.
(Seit 1871 mit der Sächsischen Staatsbahn vereinigt).

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1860	34	73596	3410	2488	73,0	922	1,3
1865	34	79730	4905	4085	83,3	820	1,0
1867	34	79730	6039	3554	58,8	2485	3,1
1868	34	79730	6296	3838	61,0	2458	3,1
1869	34	83233	6953	3938	56,6	3015	3,6
1870	34	83305	5728	4196	73,3	1532	1,8

d) Zittau-Reichenberger Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1860	27	139325	2888	2712	93,9	176	0,1
1865	27	135541	4833	3888	80,4	945	0,7
1867	27	135549	5855	4123	70,4	1732	1,3
1868	27	135773	6720	5590	83,2	1130	0,8
1869	27	135773	6994	5435	77,7	1559	1,1
1870	27	135773	5348	6028	112,7	—	—
1871	27	135773	6618	5973	90,2	645	0,5
1872	27	135773	9761 (8869)	10144 (9253)	103,9 (104,3)	—	—

C. Privatbahnen in eigener Verwaltung.

20. a) Altona-Kieler Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	139	29157	4398	2448	55,7	1950	6,7
1860	141	30568	4761	2509	52,7	2252	7,4
1865	141	37268	6145	3126	50,9	3019	8,1
1867	247	40750	5038	2963	58,8	2075	5,0
1868	247	42859	5470	3003	54,9	2467	5,7
1869	247	43713	5614	2884	51,4	2730	6,4
1870	243	43817	5972	2770	46,4	3202	7,3
1871	243	44076	6193	2808	45,3	3385	7,7
1872	243	44310	6605	3086	46,7	3519	7,9
1873	243	—	6783	—	—	—	—

b) Schleswigsche Bahn.
(1870 mit der Altona-Kieler Bahn vereinigt).

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1867	224	35736	2558	1224	47,8	1334	3,5
1868	231	35666	2467	1158	46,9	1309	3,6
1869	236	35667	2619	1251	47,8	1368	3,9
1870	230	38716	2770	1384	50,0	1386	3,6
1871	230	37493	2698	1566	58,0	1132	3,0
1872	230	37575	2935	1721	58,6	1214	3,2
1873	230	—	3100	—	—	—	—

21. Bayerische Ostbahnen.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr Klm. Thlr.	Ausgabe Pct. d. Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in Pct. des Kapitals.
1860	385	—	3902	1471	37,5	2431	—
1865	592	53836	5244	1979	37,7	3265	6,0
1867	613	52035	7826	2842	36,3	4984	9,4
1868	613	52035	8906	3519	39,5	5387	10,2
1869	613	52240	8723	3635	41,7	5088	9,6
1870	613	52371	8425	3583	42,5	4882	9,1
1871	650	52486	9903	3978	40,2	5925	11,2
1872	661	53170	8392	4376	52,1	4016	7,6
1873	767	—	6959	—	—	—	—

22. Berlin-Anhaltische Bahn.

1855	232	32265	6658	2847	42,8	3811	11,8
1860	357	43415	5930	2632	44,4	3298	7,6
1865	370	43415	8543	3224	37,7	5319	12,7
1867	370	47586	9474	3596	37,9	5878	12,8
1868	370	47619	9305	3390	36,4	5915	12,9
1869	370	47619	9559	3532	36,9	6027	13,1
1870	370	47619	10737	4087	38,1	6650	14,5
1871	370	47619	12189	4654	38,2	7535	16,4
1872	370	47619	12856	5812	45,0	7044	15,3
		(45671)					
1873	370	—	14022	—	—	—	—

23. Berlin-Görlitzer Bahn.

1868	208	57003	3456	1673	48,4	1783	3,1
1869	208	57638	4662	2312	49,6	2350	4,1
1870	208	57642	4797	2454	51,2	2343	4,1
1871	208	58343	5474	3196	58,4	2278	3,9
1872	216	58800	7209	3684	51,1	3525	6,0
1873	216	58502	8016	—	—	—	—

24. Berlin-Hamburger Bahn.

1855	299	48777	7769	4878	59,6	2991	5,9
1860	299	49131	8472	4959	58,4	3523	7,6
1865	299	49267	11297	6178	54,7	5119	11,0
1867	299	49300	11588	6780	58,7	4778	10,2
1868	299	49395	12408	7311	58,9	5098	10,9
1869	299	49395	13948	8804	63,1	5143	11,0
1870	304	49395	13947	8970	64,3	4977	10,6
1871	304	49395	14634	9077	62,0	5557	11,9
1872	304	54477	17100	12236	71,6	4864	9,1
				(10549)	(61,7)	(6551)	(12,2)
1873	364	—	16798	12974	77,2	3824	7,1

Die bei dem Jahre 1872 in Klammern stehenden Zahlen sind die Angaben der Preussischen Statistik.

25. Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.

1855	147	79111	8264	3612	43,7	4652	5,9
1860	147	88753	10803	4016	37,2	6787	7,7
1865	147	104454	16527	6700	40,5	9827	9,4
1867	147	105651	18235	7731	42,4	10504	9,9
1868	147	106353	18106	6959	38,4	11148	10,5
1869	147	101221	19275	7151	37,1	12124	12,0
1870	147	101221	22572	8102	35,9	14470	14,3
1871	147	101221	25174	10877	43,2	14297	14,1
1872	212	101221	19102	10161	53,2	8942	8,8
1873	218	—	24266	—	—	—	—

26. Berlin-Stettiner Bahn.

a) Hauptbahn.

1855	169	40393	8514	4036	47,4	4478	11,1
1860	169	42841	6507	3668	56,5	2839	6,5
1865	169	54462	9879	4528	45,8	5351	9,8
1867	223	52532	8587	3856	44,9	4731	9,1
1868	223	68040	8763	3489	39,8	5274	7,8
1869	223	70184	9551	3666	38,4	5885	8,4
1870	223	71020	10391	4102	39,5	6289	8,9
1871	223	71242	13086	4997	38,2	8089	11,3
1872	223	75300	15696	7048	44,9	8648	11,5
1873	223	—	18108	—	—	—	—

b) Stargard-Cöslin-Colberger Bahn.

1860	172	51195	1464	1464	100,0	—	—
1865	172	54036	2359	1813	76,9	546	1,0
1867	172	54206	2510	1973	78,6	537	1,0
1868	172	54283	2704	1876	71,5	828	1,5
1869	172	54357	2944	1971	66,9	973	1,8
1870	172	54952	3465	2102	60,7	1363	2,5
1871	172	55552	4092	2477	60,5	1615	2,9
1872	172	56049	4434	3045	68,7	1389	2,7
1873	172	—	4845	—	—	—	—

c) Cöslin-Danziger Bahn.

1870	197	31548	1566	1250	79,8	316	0,6
1871	197	41807	2079	1794	86,3	285	0,7
1872	197	44285	2595	2567	98,9	28	0,06
1873	197	—	2784				

d. Vorpommersche Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1865	229	43823	2474	2114	85,3	360	0,8
1867	229	48179	2601	1773	68,2	828	1,7
1868	229	49594	2711	1821	67,2	890	1,8
1869	229	49620	2711	1885	69,5	826	1,7
1870	229	49108	3188	1917	60,1	1271	2,6
1871	229	49148	3735	2160	57,8	1575	3,2
1872	229	50761	3889	2852	73,3	1037	2,1
1873	229	—	4152	—	—	—	—

27. Braunschweigische Bahn.

1855	118	34595	8742	4856	55,5	3886	11,2
1860	200	32032	7960	3807	47,8	4153	9,9
1865	250	41567	10369	5079	49,0	5290	13,4
1867	263	49669	11927	5944	49,8	5983	12,1
1868	287	48989	11617	6389	55,0	5229	10,2
1869	287	48989	11622	5593	48,1	6029	12,3
1870	287	48989	13583	6306	46,4	7277	14,8
1871	302	48989	15519	6844	43,5	8675	14,5

Bis 1869 war die Bahn Staatsbahn. Für 1872 und 1873 liegen keine Angaben vor.

28. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn:

1855	101	33296	4483	2227	50,3	2256	8,0
1860	172	48821	5414	2158	39,9	3256	6,7
1865	172	53918	8454	3245	38,4	5209	9,7
1867	172	58517	8712	3694	42,4	5018	8,6
1868	172	61190	9059	3778	41,7	5281	8,6
1869	194	61810	9097	3810	41,9	5287	8,6
1870	194	66330	8969	3782	42,2	5187	7,8
1871	299	70346	10371	4139	39,9	6232	8,9
1872	299	61225	7523	3132	41,6	4391	7,2
1873	299	—	8029	—	—	—	—

Die Angaben für die Jahre 1869—1871 beziehen sich nur auf die älteren Strecken von 172 Kilom. Länge.

29. Breslau-Warschauer Bahn.

1872	56	37363	924	865	93,7	59	0,2
				(504)	(54,5)	(420)	
1873	56	—	2017	—	—	—	—

Die Angaben für 1872 beziehen sich nur auf das zweite Halbjahr.

30. Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn.

1872	47	33520	2388	1486	62,2	902	2,7
1873	47	—	2236	—	—	—	—

31. a) Friedrich-Franz-Eisenbahn

(bis 1872 Staatsbahn).

1867	116	42766	2033	1514	74,5	519	1,2
1868	116	42766	2092	1475	70,5	617	1,4
1869	116	42766	2228	1482	66,5	746	1,7
1870	321	42721	3163	1838	58,1	1325	2,8
1871	321	43773	3533	2113	59,8	1420	3,2
1872	321	—	3818	2204	57,7	1614	—
1873	321	—	3966	2252	56,8	1714	—

b. Mecklenburgische Bahn

(1870 mit der Friedrich-Franz-Bahn vereinigt).

1855	145	43307	3014	1878	62,3	1136	2,6
1860	145	43393	3170	1474	46,5	1696	3,9
1865	145	43393	3882	1814	46,7	2068	4,8
1867	145	43393	3931	1965	50,0	1966	4,5
1868	145	43393	4058	1994	49,1	2064	4,7
1869	145	43393	4319	1819	42,1	2500	5,8

32. Glückstadt-Elmshorner Bahn.

1855	17	26802	1971	1242	63,1	729	2,7
1860	34	26695	1647	1183	70,1	464	1,7
1865	34	30852	1992	1268	63,6	724	2,3
1867	34	31088	2636	1592	60,4	1044	3,4
1868	34	30066	2662	1559	58,6	1103	3,7
1869	34	30066	2680	1584	59,1	1096	3,6
1870	34	30066	2775	1653	59,1	1122	3,7
1871	34	30066	3822	2310	60,4	1512	5,0
1872	34	30066	2819	1722	61,1	1097	3,6
1873	34	—	3003	—	—	—	—

33. Halle-Sorau-Gubener Bahn.

1872	271	61977	1073	846	78,9	227	0,3
1873	271	66900	2833	2004	70,7	829	1,3

Die Betriebsergebnisse für 1872 beziehen sich nur auf das zweite Halbjahr.

34. a) Hessische Ludwigsbahn.

1855	45	53865	4042	1814	44,9	2228	4,0
1860	148	53575	5349	2128	40,8	3167	5,8
1865	184	73108	9234	3520	38,1	5714	7,8
1867	184	78826	9941	3679	37,0	6262	7,9
1868	214	80043	9815	3492	35,6	6323	8,0
1869	214	80243	10368	3850	37,1	6518	8,2

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlage-kosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1870	313	57258	9224	3395	$36{,}_8$	5829	$9{,}_2$
1871	415	71000	9840	3921	$39{,}_8$	5919	$9{,}_9$
1872	460	64762	9034	4072	$45{,}_1$	4962	$7{,}_7$
1873	472	—	9787	—	—	—	—
b. Frankfurt-Hanauer Bahn.							
1855	41	83015	4194	4028	$96{,}_0$	166	$0{,}_3$
1860	41	89395	5238	3443	$65{,}_8$	1795	$3{,}_3$
1865	41	90285	7234	3797	$52{,}_5$	3437	$6{,}_3$
1867	41	93258	8114	4366	$53{,}_8$	3747	$6{,}_7$
1868	41	103584	8789	5147	$58{,}_5$	3642	$5{,}_8$
1869	41	121280	11019	6304	$57{,}_2$	4715	$6{,}_4$
1870	41	130250	12245	7588	$62{,}_0$	4657	$5{,}_9$
1871	41	136327	16416	8799	$53{,}_6$	7617	$9{,}_3$
1872	41	148550	14094	8328	$51{,}_8$	7766	$8{,}_8$

Im Jahre 1872 wurde die Bahn mit der Hessischen Ludwigsbahn vereinigt, ist aber bei den Betriebsergebnissen der letzteren für 1873 noch nicht mit eingerechnet. (Fortsetzung folgt.)

Vereinsgebiet.

Die Thüringische Eisenbahn hat am 1. Mai cr. (dem Tage der Betriebseröffnung auf der Saalbahn) ihre zwischen Sulza und Kösen gelegene Station Grossheringen für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet und halten daselbst die diese Station passirenden Personenzüge 7 bis incl. 14 an.

— *tz.* — **Berlin-Anhaltische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Durch Einrichtung neuer directer Verkehrs-Beziehungen und durch Vermehrung der Züge war die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Unternehmung bestrebt, den Verkehr zu heben. In Folge dieser Maassregeln, sowie in Folge der weiteren Entwickelung des Local-Verkehrs sind 466 445 Personen = 24 Proc. und 7 740 804 Ctr. Güter = 25 Proc. mehr befördert worden als im Jahre 1872. Da jedoch diese Vermehrung des Verkehrs hauptsächlich durch Vermehrung der Reisen im Local-Verkehre, aus stärkerer Benutzung der 4. Wagenclasse, bezw. der Vermehrung der Transporte von niedriger tarifirten Güter-Classen hervorgegangen ist und die Einnahme pro Person und Meile von $3{,}_{205}$ Sgr. auf $3{,}_{164}$ Sgr. und pro Centner Gut und Meile von $0{,}_{214}$ Sgr. auf $0{,}_{198}$ Sgr. herabgegangen sind, so beträgt die Steigerung der Einnahme im Personen-Verkehre nur 124 446 Thlr. = $6{,}_8$ Proc. und im Güter-Verkehre 389 107 Thlr. = 13 Proc. Die Betriebs-Ausgaben sind im Jahre 1873 um 539 954 Thlr. = $25{,}_1$ Proc. gestiegen. Der Ueberschuss ist deshalb nur um 27 575 Thlr. höher als im Jahre 1872 gewesen.

Befördert wurden: 34 668 Personen in der I. Classe, 459 529 in der II., 1 300 473 in der III., 504 616 in der IV. Classe, 92 643 Militairs, zusammen 2 391 929 Personen, 193 362 Ctr. Gepäck, 7031 Hunde, 37 984 347 Ctr. Eil- und Frachtgüter und 658 128 Ctr. Vieh. Jede Person hat durchschnittlich $7{,}_{415}$ Meilen und jeder Centner Gut $12{,}_{512}$ Meilen durchfahren, es beträgt deshalb die specifische Frequenz 358 290 Personen- resp. 9 767 438 Centnermeilen.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personen-Verkehre 1 933 760 Thlr., aus dem Güter-Verkehre 3 209 485 Thlr., aus sonstigen Quellen 182 493 Thlr., zusammen 5 325 738 Thlr.

Ausgegeben sind: für die Bahnverwaltung 684 417 Thlr., für die Transport-Verwaltung 1 842 627 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 164 058 Thlr., zusammen 2 691 102 Thlr. Zur Amortisation und Verzinsung der Prioritäts-Obligationen sind 425 000 Thlr. verwendet, die Dotation des Erneuerungsfonds betrug 552 028 Thlr. (1872 nur 421 112 Thlr.), dem Fonds für Reparatur- und Erweiterungsbauten wurden 58 477 Thlr. überwiesen. Die Eisenbahnsteuer betrug 239 065 Thlr. und die Dividende à 16 Proc. 1 360 000 Thlr. (gegen 17 Proc. im Vorjahre).

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 50 000 Thlrn., der Erneuerungsfonds von 515 584 Thlrn. und der Unfall-Fonds von 39 240 Thalern.

Die Pensionscasse schloss mit einem Bestande von 482 230 Thalern ab.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 101 Locomotiven nebst Tender (welche im Jahre 1873 an 367 952 Nutzmeilen zurückgelegt haben), 255 Personenwagen mit 10 400 Plätzen und 2083 Güterwagen.

Für die Neubauten sind bis ult. 1873 verausgabt worden 3 854 965 Thaler.

* **Ungarische Staatsbahnen.** Die Bánréve-Rosenauer Strecke der Bánréve-Dobschauer Linie mit den schon vollständig eingerichteten Stationen Bánréve, Tornalja, Pelsöcz und Rosenau und mit dem blos für Personen- und Gepäckbeförderung eingerichteten Halteplatz Gömör-Panyit, wurde am 1. Mai l. J. eröffnet. Siehe auch die Bekanntmachung Seite 391.

— *tz* — **Rumänische Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht pro 1873.) In Folge der eingetretenen Steigerung des Verkehrs haben sich die Betriebs-Ergebnisse so erfreulich gestaltet, dass ein Betriebs-Ueberschuss von 591 032 Frcs. erzielt worden ist, während noch im Jahre 1872 ein Deficit von 28 421 Frcs. resultirte.

Befördert wurden: 24 503 Personen in der I. Cl., 55 782 in der II. Cl., 187 976 in der III. Cl. und 1706 Personen zu ermässigten Fahrpreisen, zusammen 269 967 Personen (35 219 mehr als im Vorjahre), 39 270 Ctr. Gepäck, 2 Equipagen, 210 Pferde, 99 Hunde, 9 Schweine und 7 Leichen, 15 951 Ctr. Eilgüter und 2 863 669 Ctr. Frachtgüter.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 1 327 596 Frcs., für Gepäck und Equipagen etc. 58 903 Frcs.; für Eilgüter 38 098 Frcs., für Frachtgüter und Viehtransporte 308 494 Fl. und 667 542 Frcs., an Versicherungs-Gebühren, Lagerzins etc. 33 Fl. und 129 754 Frcs., aus sonstigen Quellen 39 204 Fl. und 23 519 Frcs., zusammen 347 731 Fl. und 2 245 413 Frcs. oder mit Rücksicht auf den Cours vom 31. December 1873 = 3 018 149 Frcs. Die Einnahmen, welche gegen das Vorjahr um 717 924 Frcs. gestiegen sind, haben betragen: pro Tag 8269 Frcs., pro Bahnkilometer 13 468 Frcs. und pro Nutzkilometer $6{,}_{81}$ Frcs.

Ausgegeben wurden: Für die allgemeine Verwaltung 172 534 Frcs., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 581 102 Frcs., für den Verkehrs- und Expeditionsdienst 758 820 Frcs., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 831 509 Frcs., an besonderen Ausgaben 83 152 Frcs., zusammen 2 427 117 Frcs. = 6650 Frcs. pro Tag, 10 831 Frcs. pro Bahn- resp. $5{,}_{47}$ Frcs. pro Nutz-Kilometer.

Der verbliebene Ueberschuss von 591 032 Frcs. repartirt sich mit 1619 Frcs. pro Tag, 2637 Frcs. pro Bahn- resp. $1{,}_{34}$ Frcs. pro Nutzkilometer.

Das Anlage-Capital betrug am Jahresschlusse 75 051 290 Frcs.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 22 Locomotiven (dieselben legten 443 325 Nutzkilometer im Jahre 1873 zurück), 22 Tender, 40 Personen- und 480 Lastwagen, sowie 5 Schneepflüge.

Der Werth der ult. 1873 verbliebenen Material-Vorräthe betrug 1 136 628 Frcs.

Ausland.

— *r* — **Frankreich.** Die Nationalversammlung hat in der Sitzung vom 23. März l. J. einen Gesetzentwurf angenommen, durch welchen mehrere Bahnen als im öffentlichen Interesse gelegen erklärt werden, während bezüglich anderer die bisher eventuelle Concession zur definitiven gemacht wird.

Diesem Gesetzentwurfe entnehmen wir folgendes: Es wird als im öffentlichen Interesse gelegen erklärt der Bau einer Bahn von Bergerac über Monleydier, Lalinde und über die Halbinseln von Trémolat und Allès zur Linie von Périgueux nach Agen, bei Buisson de Cabans.

Hierdurch ist die der Orléans-Bahngesellschaft für diese Strecke durch Convention vom 20. Juli 1868 eventuell ertheilte Concession definitiv geworden.

Ferner wird als im öffentlichen Interesse gelegen erklärt der Bau folgender Strecken:

b. von Vichy nach Thiers, von Thiers nach Ambert und von Annemasse nach Annecy. Die für diese Strecken der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahngesellschaft durch Convention vom 18. Juli 1868 eventuell ertheilte Concession wird hiernach definitiv.

c. einer Bahn von Oloron nach Pau und v. Mazamet über Saint-Pons nach Bédarieux und von Maryevols über Saint-Flour an die Linie von Aurillac nach Arvant bei Neussargues. Die für diese Strecken der Südbahngesellschaft eventuell ertheilte Concession ist hiernach definitiv.

d. einer Bahn am Saint-Jean-d'Angély nach Niort und von der Linie von Rochefort nach Saintes, östlich vom Hafen von Tonnay-Charente gegen Marennes et le Chapus; für erstere Strecke ist der Charentes-Bahngesellschaft, deren Concession für diese Bahnen hiernach definitiv ist, eine Subvention von 3 800 000 Frs., für letztere eine solche von 4 200 000 Frs. ausgesetzt. Durch einen Artikel des Gesetzes ist bestimmt, dass die Betriebs-Ergebnisse, nämlich die Brutto-Einnahmen und Ausgaben alle 3 Monate dem Minister der öffentlichen Arbeiten angezeigt werden sollen, um im „Journal officiel" bekannt gegeben zu werden.

In der Sitzung vom 24. März wurde ein Gesetzentwurf angenommen, durch welchen der Vendée-Bahngesellschaft eine Concession ertheilt wird zu einer Eisenbahn von Tours über Châteaumeillant, Culan und La Chapelaude nach Montluçon und zu einer Zweigbahn von Uricers nach Lavaud-Franche. Die concessionirte Gesellschaft ist auch ermächtigt in der Richtung von Chateaumeillant eine Verbindung mit dieser Zweigbahn herzustellen.

Für diese Strecken sind Staatssubventionen bewilligt, und zwar für die Strecke Tours-Montluçon eine solche von 12 000 000 Frs., für die von Urciers nach Lavaud-Franche eine solche von 2 000 000 Frs. Auch bezüglich dieser Linien ist die vierteljährige Vorlage der Betriebs-Ergebnisse an den Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet.

— *r* — **Italien** (Eisenbahnen in den Abruzzen). Dem „Monitore delle Str. ferrate" vom 28. März wird von Solmona berichtet, dass die Eisenbahnstrecke von Solmona nach Rajano vollendet ist, sodass am 17. März die probeweise Befahrung derselben erfolgte. Auch von der Station Rajano ab sind die Geleise gelegt; da nunmehr die beiden Abtheilungen des Tunnels von S. Venanzio verbunden sind, wird die Maschine für die Material-Transporte von einem Punkte zum anderen verkehren können und so die Arbeiten beschleunigen.

— *r* — **Spanien.** Bei der am 7. März l. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft de

Spanischen Nordbahnen wurde der Vertrag, den der Verwaltungsrath dieser Gesellschaft am 1. Januar l. J. über den Ankauf der Eisenbahnlinie von Alar nach Santander abgeschlossen hat, einstimmig genehmigt. Die Kaufsumme wurde auf 92 702 900 Realen festgesetzt.

— *r* — Amerika. Aus Buenos-Ayres wird dem „Monitore delle Str. ferr." vom 28. März mitgetheilt, dass vom Minister des Innern nunmehr der Vertrag über die Eisenbahn von Buenos-Ayres nach Chili unterzeichnet wurde.

Die Linie wird eine Länge von 840 Meilen haben und ungefähr 6 Millionen Pfd. Sterl. kosten.

Technisches.

— *st* — **Hebelapparat für centrale Weichen- und Signalstellung (System Rüppell).** Dieser Apparat, von dem stellvertretenden Oberingenieur der Rheinischen Eisenbahn Baumeister Rüppell construirt und der Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdell u. Comp. in Braunschweig patentirt, zeichnet sich von den in Frankreich und England eingeführten derartigen Vorrichtungen aus, dass diese zum Theil nicht so universeller Art sind, für jede mögliche Combination auszureichen, zum Theil aber so complicirt und deshalb so kostspielig sind, dass sie aus diesem Grunde eine grössere Verbreitung nicht erlangen können. Das besprochene System soll nach den Angaben des Verfassers folgende Vortheile gewähren:

1) ein Irrthum des Stations-Vorstehers in Bezug auf den zu erwartenden Zug kann niemals Gefahr bringen; ebensowenig aber auch ein Irrthum des den Apparat bedienenden Weichenstellers; beides kann nur eine Verzögerung des Zuges zur Folge haben; ausserdem ist der Stations-Vorsteher, ohne seinen Platz auf dem Bahnhofe zu verlassen, jeder Zeit in der Lage, einen am Signal erkennbaren Irrthum sofort zu redressiren.

2) Der Bahnhofs-Vorsteher wird nicht genöthigt den Bahnhof zu verlassen, weil er die richtige Ausführung seiner Anordnung von jeder Stelle des Bahnhofs, von der er das Einfahrtssignal sehen kann, zu controliren im Stande ist, und weil er den betreffenden Befehl auf jedem ihm passend scheinenden kürzesten Wege und nicht ausschliesslich per Büreau an den Weichensteller gelangen lassen kann.

3) Alle Weichen und Signale werden vom Apparat aus direct bedient und dadurch schon bei wenig complicirten Situationen Weichensteller erspart. (Diese Ersparniss ist so bedeutend, dass sie z. B. die Kosten für einen in der Ausführung sich befindenden Hebelapparat für die Rheinische Bahn mit 5 Weichen und 10 Signalen unter Hinzurechnung aller anderen durch die Einrichtung bedingten Ausgaben, als: Leitungen, Signale, Apparathaus mit Grunderwerb dazu, electrischer Avertirungsapparat mit Leitungen etc. nach überschläglicher Berechnung in 8 Jahren amortisirt; bei Concentrirung einer noch grösseren Anzahl Weichen wird die Ersparniss natürlich noch grösser werden.)

4) Die Weichenlaternen sind entbehrlich, weil der Stand der Weichen durch die Fahrsignale markirt wird.

5) Die Fixirung der Weichen geschieht durch den Apparat selbst und zwar unmittelbar durch Stellung des Fahrsignals.

6) Die Anlagekosten für den Apparat mit allem Zubehör sind geringer, als bei den anderen bis jetzt bekannten Apparaten.

Literatur.

— *st* — **Ueber die Bedingungen zur Sicherung der Rentabilität der Eisenbahnen.** Wien. Lehmann und Wentzel.

Nachdem die Eisenbahnen nicht in jener Höhe rentiren, wie man es von ihnen voraussagte und erwartete, will der ungenannte Verfasser vorliegender Broschüre nach den Gründen forschen, welche die Rentabilität der Eisenbahnunternehmungen in Oesterreich nicht zum Durchbruche gelangen lassen.

In erster Linie ist bei der Anlage einer Eisenbahn der Verkehr ins Auge zu fassen und zeigt sich der Satz: „Die Intensität des Verkehrs mehre sich in demselben Grade, als die Vermehrung der Eisenbahnlinien stattfindet" in dieser Allgemeinheit ganz falsch. Nach dem Verkehre sind Haupt- und Nebenlinien zu unterscheiden und dem entsprechend anzulegen. Ein grosser Fehler ist, dass man beim Beginne des Eisenbahnbaues ohne irgend ein System vorging, namentlich nicht im Reinen war ob der Staat oder Private die Bahnen zu bauen hätten und beim Losschlagen der Staatsbahnen manche volkswirthschaftliche Fehler beging. Dann kam die Periode der Gründungen und Geldbeschaffung, wodurch das Publikum arg geschädigt wurde. Das hierdurch entstandene Misstrauen discreditirte aber das Eisenbahnwesen. Es wäre nun gewiss der grösste Irrthum, weil im Eisenbahnwesen viel gefehlt wurde, deshalb die Bedeutung desselben verkennen zu wollen. Ebenso könnte man gewiss keinen grösseren Fehler begehen, als wenn man sich von der Anlage neuer Eisenbahnen gänzlich abwenden und lossagen würde, um die Nachtheile, die man erlitten, zu rächen und sich vor neuen Gefahren für immer zu schützen. Man soll aus den bisherigen Ergebnissen lernen, was bezüglich der Eisenbahnen vermieden werden soll, damit sie nicht schädlich wirken, zugleich aber auch in Zukunft nach richtigen Grundsätzen vorgehen und dann werden sich mit der Zeit die bisherigen Uebelstände nicht nur ausgleichen, sondern die Bahnen auch einen wirklich heilsamen Aufschwung nehmen.

Um die Rentabilität einer Bahnlinie zu erzielen müssen drei Factoren: a) die möglichste Beschränkung des Anlagecapitals, b) die Hebung des Verkehrs und c) die Minderung der Administrationskosten in ein richtiges Verhältniss gebracht werden. Die grösste Belastung des Anlagecapitals ist aber das bisherige System der Geldbeschaffung. Darum muss vor Allem dahin gestrebt werden dieses System zu ändern und erst mit dieser Aenderung wird für das Eisenbahnwesen eine bessere Zukunft eintreten und wieder Capitalien für den Eisenbahnbau zuströmen.

— *st* — **Die socialen Einrichtungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Dargestellt von Eduard Deutsch. Wien 1874. Selbstverlag des Verfassers. Das Büchlein will die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Einrichtungen lenken, welche zum Wohle der Bediensteten der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn bestehen. Wir erfahren daraus Folgendes:

Seit Jahren arbeitet die Gesellschaft der obengenannten Bahnen dahin die Einkommensverhältnisse ihrer Bediensteten zu verbessern und hat zu diesem Zwecke wiederholt die Gehalte regulirt und die Quartierbeiträge erhöht, dann Tantiemen für Ersparnisse an Brenn- und Schmiermaterial eingeführt; auch zahlt sie für die Bediensteten die Einkommensteuer. Diejenigen definitiv Angestellten, die keine Naturalwohnungen geniessen, beziehen Quartierbeiträge und zwar die in Wien wohnenden höhere, als die ausserhalb Wien verwendeten. Zur Unterbringung der in der Floridsdorfer Maschinen- und Wagenreparatur-Werkstätten beschäftigten Arbeiter sind mehrere Gruppen von Häusern erbaut und deren Räume billig abgelassen. Behufs billiger Beschaffung der Lebensmittel ist den Beamten und Dienern der unentgeldliche Transport von Lebensmitteln gestattet, wie ihnen auch ein bestimmtes Quantum von Brennmaterial zu ermässigten Preisen verabfolgt wird; ferner besteht ein Lebensmittelmagazin und ist die Gründung einer Speiseanstalt beabsichtigt. Im Interesse der Gesundheitspflege sind Vorkehrungen zur Reinhaltung und Lüftung der Arbeitslocale, Schlafstätten etc. getroffen und ist ein vollständiger Sanitätsdienst eingerichtet, wodurch sämmtliche Angestellte unentgeldlich ärztlich behandelt und die Diener auch die Medicamente frei beziehen. Hilfsbedürftige erhalten Unterstützungen, zu welchem Zwecke eine eigene Casse errichtet werden soll. Zur Vermeidung von Unglücksfällen sind umfassende Vorsichtsmassregeln erlassen, die dem Personal öfters vorgelesen und erläutert werden. Jeder Angestellte der in Ausübung seines Berufes ohne sein Verschulden verunglückt, hat Anspruch auf eine reichliche Pension; auch bei den verunglückten Arbeitern werden die humansten Grundsätze zur Geltung gebracht. Um den Bediensteten bei finanziellen Bedrängnissen zu helfen ist ein besonderer Spar- und Vorschussverein gegründet, der auch die Lebens-Versicherung in den Kreis seiner Thätigkeit gezogen hat. Zu den gemeinnützigsten Einrichtungen gehört das im Jahre 1844 gegründete Pensions-Institut, dessen Vermögen Ende 1872 über 3 Millionen betrug. Endlich ist noch zu erwähnen, dass zur entsprechenden Vorbildung der Eisenbahnbeamten eine Pflanzschule errichtet wurde und die Verwendung der Frauen im Eisenbahndienste in Erwägung gezogen ist.

Markt-Bericht

über Bergwerks-Producte und Metalle. Von Leopold Hadra. Berlin, 6. Mai 1874. Die in England eingetretene steigende Tendenz des Roheisenmarktes blieb nicht ohne Einfluss auf das hiesige Geschäft, so dass sich die Preise darin wesentlich befestigten. Auch in einzelnen Metallen, besonders in Zinn, machte sich eine grössere Nachfrage geltend.

Kupfer. In England unverändert und ruhig. Chili 75 Pfd. Sterl. Wallaro 85—86 Pfd. Sterl. Urmeneta 87—88 Pfd. Sterl. Hiesiger Preis für Englische Marken $28^2/_3$—$29^2/_3$ Thlr. per Ctr. Mansfelder Garkupfer $28^2/_3$ Thlr. per Ctr. Raffinade $28^5/_6$ Thlr. per Ctr. Cassa ab Hütte. Detail-Preise 1 bis $1^1/_2$ Thlr. höher.

Bruchkupfer. Je nach Qualität 24—26 Thlr. loco per Ctr.

Zinn Banca in Holland steigend. Hier Bancazinn 36—$36^1/_2$ Thlr. per Ctr. Straits in England 94 Pfd. Hier Prima Lammzinn je nach Qualität 35—$35^1/_2$ Thlr. per Ctr. Secunda fehlt. Im Einzelverkauf verhältnissmässig höhere Preise. Bruchzinn 25—26 Thlr. per Ctr.

Zink still. In Breslau W. H. v. Giesche's Erben $7^1/_3$ Thlr., geringere Marken $6^2/_3$—7 Thlr. per Ctr. In London 20 Pfd. Sterl. Hier am Platze erstere $7^5/_6$—8 Thlr., letztere $7^1/_3$—$7^2/_3$ Thlr. per Ctr. Im Detail verhältnissmässig höher.

Bruch-Zink $4^5/_6$—5 Thlr. loco per Ctr.

Blei im Preise weichend. Tarnowitzer so wie von der Paulshütte, G. v. Giesche's Erben ab Hütte $7^1/_2$ Thlr. per Ctr. Casse. Loco hier $8^1/_6$—$8^1/_3$ Thlr. Harzer und Sächsisches $7^1/_6$—$7^1/_2$ Thlr. Rein & Co. $8^2/_3$—9 Thlr. Detailpreise verhältnissmässig höher. Spanisches San Andres $8^1/_6$ bis $8^1/_2$ Thlr.

Bruch-Blei $5^2/_3$—6 Thlr. loco per Ctr.

Roh-Eisen. Der Markt in Glasgow ist animirter. Warrants stiegen bis auf 80 sh. Langloan und Coltness 92—98 sh.f. a. B. Glasgow. Hiesige Lagerpreise für gute und beste Schottische Marken 56—58 Sgr. per Ctr. Englisch-Roheisen 43—46 Sgr. per Ctr. Doch sind Preise nur nominell, da durch das Ausblasen der Hochöfen die Vorräthe zwar reduzirt sind, sich aber durch das bereits begonnene Wiederanblasen dieselben bald wieder vermehren werden. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 43—46 Sgr. per Ctr. Giesserei-Roheisen mit 50 Sgr. per Ctr. loco Hütte. Weisses Holzkohlen-Roheisen wird loco Ofen mit 52 Sgr. per Ctr. angeboten.

Bruch-Eisen. Je nach Qualität $47^1/_2$—$52^1/_2$ Sgr.

Stab-Eisen. Gewalztes $3^1/_2$ Thlr. per Ctr. ab Werk, Geschmiedetes bis 4 Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger $5^1/_6$—$6^1/_3$ Thlr. loco per Ctr. je nach Dimension.

Eisenbahnschienen. Zu Bauzwecken geschlagene $2^5/_{12}$—$2^5/_6$ Thlr., zum Verwalzen $1^{11}/_{12}$—2 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** offerirt. Englische Nusskohlen nach Qualität werden hier 26—28 Thlr., Coaks 28 bis 29 Thlr. per 40 Hectoliter bezahlt. Schlesischer und Westfälischer Schmelz-Coaks 17—22 Sgr. per Ctr. loco hier.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im März 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden Personen		Befördert wurden Centner Güter		Die Einnahmen betrugen aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo März	Differenz gegen das Vorjahr
	1874	1873	1874	1873	1874	1873	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn	52,5	52,5	61295	80186	69992	92402	42387	74184	116571	—608	327401	—466
Arad-Temesvarer Eisenbahn	8	8	7020	5235	80600	172073	7300	8500	15800	—2411	41569	—1913
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8,5	8,5	52888	48214	4128494	3826326	19873	160645	180518	+12123	481891	+90980
Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn [1]	21,80	13,20	8711	8909	162542	194975	6149	18160	24309	—574	68484	+11571
Böhmische Nordbahn [2]	24	23	48012	44117	603416	568446	24182	78444	102626	+7309	296021	+35219
Böhmische Westbahn	27	27	35113	36881	1473498	1657957	42271	183945	226216	—43509	668396	—82502
Buschtěhrader Eisenb. Strecke Litr. A.	26,2	27,0	26839	35232	1813625	2026278	—	—	170738	—8461	578186	+21864
" " Strecke Litr. B [3]	29,0	26,9	27863	34664	1112669	800547	—	—	115073	+24682	321467	+51904
Dniesterbahn [4]	15	15	8732	8913	105633	75974	6055	16230	22285	—5287	64364	+3732
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	11,2	11,2	29260	26800	1097500	488500	8870	72100	80970	+38500	221210	+108440
Eperies-Tarnower Eisenbahn [5]	7,1	—	4059	—	22345	—	2004	4250	6254	—	13146	—
Erzherzog-Albrechts-Bahn [6]	9,88	—	9326	—	92376	—	7234	10405	17639	—	43445	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	8,93	8,93	15009	18651	173855	141654	—	—	30473 [7]	+1520	139995	—7420
Galizische Carl-Ludwig-Bahn	78	77	67956	68528	2920362	1198031	139676	1086756	1226432	+539567	3220608	+1287299
Graz-Köflacher Eisenbahn	12	5,3	25571	18746	869186	921207	13277	87795	101072	+11414	287684	+44633
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	79,71	79,48	187860	191079	5019780	4818349	300576	1505934	1806510	—5143	5601026	+257930
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn	18,93	18,93	30714	30549	493108	429556	23650	59173	82823	+1021	250661	—602
Kaiser Franz-Josef-Bahn	89,3	89,3	136836	157677	1189599	1703166	168033	346652	514685	—57071	1380258	—225112
a. Kaiserin Elisabeth-Bahn	75,75	72,25	152022	172735	2632871	2948380	170177	490915	661092	—140622	1909841	—251717
b. Neumarkt-Braunauer Bahn	8,00	8,00	13177	12178	383389	412902	9412	28015	37427	—7312	113100	—2506
c. Linie Wien-Kaiserebersdorf	2,50	2,50	—	—	183080	176019	—	3666	3666	—1189	11664	—4659
d. Linie Steindorf-Braunau [8]	5,10	—	5093	—	32090	—	2264	2589	4853	+4853	14505	+14505
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	48,5	48,5	48403	59584	1230719	962454	38811	180920	219731	+11811	562052	+35803
Kronprinz Rudolfsbahn [9]	84,0	80,3	105024	118227	1642745	1567001	69431	233275	302706	—7037	800321	—60553
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E., u. zwar:												
a. Oesterreichische Linien	47	47	29877	29955	661097	424766	61789	208941	270730	+77975	785434	+250162
b. Rumänische Linien	224†	224†	18244	17194	189473	195663	102296*	113404*	215700*	+8882*	632085*	+81231*
Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn	12,22	5,70	5279	4469	66993	41563	2648	6741	9389	+4030	26786	+9510
Mährische Grenzbahn [10]	11,86	2,9	17326	7322	237146	644925	7762	22305	30067	+18781	53351	+20619
Mährisch-Schlesische Centralbahn	18,21	18,21	18552	19868	274633	233871	13115	29297	42413	—763	120567	+135
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [11]	7,25	7,25	13246	14706	558157	507860	—	—	57681	—14467	212623	—37806
a. Oesterr. Nordwestbahn	84,4	84,4	114775	132278	1595027	2210173	110800	319153	429953	—91904	1236752	—259311
b. deren Ergänzungs-Netz [12]	33,75	—	34274	—	583790	—	25159	67580	92739	—	262940	—
Oesterr. Staats- u. Brünn-Rossitzer Bahn	215	213,5	344019	336592	7945852	9464298	708711	1654178	2362889	—173652	6879448	—310469
Oesterr. Südbahn	292,95	285,77	499678	668006	6938024	9191631	712392	2782633	2495025	—603778	6968557	—800590
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	4,33	4,33	6872	7403	216153	320599	2472	22233	24705	—4404	61351	—17282
Pilsen-Priesener Eisenbahn [13]	22,18	10,27	18543	6333	207852	108968	13005	25042	38047	+27382	113728	+74103
Prag-Duxer Eisenbahn [14]	18,3	10,6	12547	4084	243274	138151	9102	25826	34928	+23640	116992	+68801
Salzburg-Halleiner Eisenbahn	2,40	2,40	5962	6187	113165	87092	1930	6037	7967	+806	21388	+1743
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,20	38,20	25155	29844	417466	613703	19264	79441	99005	—77255	307465	—147995
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	47172	52273	1382031	1523108	35364	220892	256256	+60052	717372	+94397
Theisseisenbahn	77	77	79000	105548	1076000	1475626	119500	256200	375700	—143711	1048178	—257537
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	15,9	15,9	28652	29560	525215	631277	26283	59533	85816	—4325	308867	+50167
a. Ungarische Nordostbahn	63,45	57,13	59026	73145	474259	358669	50671	81474	132145	—10838	366217	—50872
b. Strecke Nyiregyhaza-Ungvar	12,15	12,15	10103	12593	104858	177130	8489	14859	23348	+2938	60892	+8397
Ungarische Ostbahn	80	54	43078	35975	334981	403225	57193	106738	163931	+61978	412754	+158434
Ungarische Staatseisenbahnen	124,4	88,4	99231	116115	1451651	1695966	110076	400018	510094	—28580	1408007	+77041
Ungarische Westbahn	49,7	40,1	49043	48723	279702	271455	42270	46237	88507	+17955	261479	+73430
I. Ung.-Galizische Eisenbahn	35,2	27,7	10428	20056	419458	184208	12567	83333	95900	+55750	227460	+126390
Vorarlberger Eisenbahn	12,8	12,8	32430	27431	129266	105084	13013	8508	21521	+2067	57146	+5383
Waagthal-Eisenbahn [15]	5,94	—	—	—	—	—	—	—	20473	—	—	—
Wiener Neustadt-Grammat-Neusiedl. E.	4,82	4,82	7162	7376	164280	153015	3263	11919	15182	+158	45576	+7551

[1] Dombovár-Báttaszék 8,61 M.) am 20. Juli 1873 eröffnet.
[2] Rumburg-Georgswalde-Ebersbach (1 M.) am 1. November 1873 eröffnet.
[3] Komotau-Brunnersdorf (1,70 M.) am 1. März und Luzna-Lischan-Rakonitz (1,20 M.) am 5. März 1873 eröffnet
[4] Drohobycz-Boryslaw (1,588 M.) am 15. April 1873 eröffnet.
[5] Eröffnet am 1. Mai 1873.
[6] Lemberg-Stryj (9,87 M.) eröffnet am 16. October 1873.
[7] Vom 26. Februar bis 24. März 1874.
[8] Eröffnet am 10. September 1873.
[9] Villach-Tarvis (3,7 M.) am 25. November 1873 eröffnet.
† Kilometer. * Francs.
[10] Sternberg-Grulich (11,89 M.) wurde am 15. October 1873 eröffnet.
[11] Vom 26. Februar bis 24. März 1874, resp. vom 1. Decbr. 1873 an.
[12] Königgrätz-Chlumetz (3,70 M.) und Nimburg-Lysa-Prag (6,52 M.) am 4. October 1873 eröffnet; Königgrätz-Wichstadtl-Lichtenau (10,96 M.) und Lichtenau-Grulich (0,62 M.) am 14. Januar 1874.
[13] Pilsen-Plass (4,25 Ml.) am 21. Januar 1873 für den Frachten- und am 1. Mai für Personenverkehr; Plass-Priesen (10,29 M.) am 8. August; Neusattel-Schaboglück (0,8 Ml.) am 7. September 1873 eröffnet.
[14] Prag (Smichow)-Schlan (7,2 Ml.) am 12. Mai 1873 eröffnet.
[15] Pressburg-Tyrnau (5,94 M.) eröffnet am 1. Mai 1873, die 0,50 M. lange Verbindungsbahn Ratzersdorf-Weinern am 31. Januar 1874.



C. W. Julius Blancke & Co.

Maschinen- & Dampfkessel-Armaturen-Fabrik

Merseburg

liefern

Manometer, Vacuummeter, Pyrometer, Hub- & Rotationszähler, Wasserstandszeiger, Speiserufer, Ventile, Hähne, Dampf- und Wasserschieber, Contensationstöpfe, Schmierapparate, Injecteure, Pumpen, Centrifugal-Regulatoren (System Roell) Dampfdruck.Regulatoren etc.





Daecke & Co. in Heidelberg,

Wagen-Lack- und Firniss-Fabrik

empfehlen als Specialitäten ihre

Ueberzugslacke und Schleiflacke, sowie Trockenfirnisse (Siccatif) für Waggons und Locomotiven

unter Garantie der grössten Dauerhaftigkeit.

Die besten Empfehlungen wie Proben stehen zu Diensten.

Bekanntmachung.

Bei unserer Verwaltung sind einige Betriebs-Inspectoren- und einige Abtheilungs-Ingenieur-Stellen zu besetzen. Das jährliche Gehalt steigt nach dem jährlichen Etat für die Ersteren bis zu 1800 Thlr., für die Letzteren bis zu 1400 Thlr. Daneben wird freie Wohnung und Feuerung oder entsprechende Geldentschädigung hierfür gewährt. Qualificirte, im Eisenbahnfache practisch erfahrene Techniker wollen sich unter Einreichung ihrer Zeugnisse bis zum 18. d. M. bei uns melden.

Erfurt, den 2. Mai 1874.

Die Direction der Thüringer Eisenbahngesellschaft.

Kundmachung.

55 **gedeckte Eisenbahn-Lastwaggons** mit Bremsen und 50 **Kohlenwaggons**, sämmtliche mit schmiedeeisernen Rädern, neu und ungebraucht, sind preiswürdig zu verkaufen.

Auskunft ertheilt die Allgem. Transport-Mittel-Leih-Gesellschaft in Wien, I Schottenring No. 20.



Lager von echt Englischen kurzgliedrigen appropirten

Krahn-, Schiffs- & Flaschenzugketten

bei

M. Selig jr. & Comp.
Karl-Strasse 20
Berlin.

Jeder Auftrag wird sofort effectuirt.

Julius Reunert

Gotha.

Agentur Ein- & Verkaufsgeschäft für Eisenbahn-Material etc.

offerirt:

Tiegelstahl-Achsen, Bandagen, Schmiedestücke in Eisen und Stahl, Gussstahlfaçonguss, Bleche, Stab- und Façon-Eisen, Werkzeugmaschinen, Bufferstangen und Hülsen, Zughaken, Kuppelungen, Schraubstöcke, Ambose, Winden, schmiedbaren Eisenguss, rohe und blank bearbeitete Schrauben und Muttern, Tirefonds verzinkt und unverzinkt, Siederohre etc. etc.

Alle Artikel aus den renommirtesten Fabriken werden billigst und in bester Ausführung geliefert.

Ein unverh.

Locomotivführer

sucht als solcher Stellung bei einer Bahn oder einem Bauunternehmer. Gef. Offerten erbeten sub H c 51304 durch die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in **Magdeburg.**

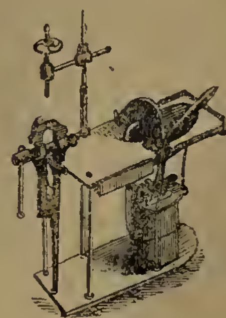


Hydrostatische

Waagen & Dynamomêtre

empfehlen

Delisle & Ziegele,
Stuttgart.



Feldessen jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele
Stuttgart.

Ein gründlich gebildeter und erfahrener Kaufmann von 30 Jahren, der in technischer Branche (Eisenbahnfach) seit einer Reihe von Jahren in Russland, England, Deutschland etc. thätig und in 8 Weltsprachen erfahren ist, sucht seinen Fähigkeiten entsprechend dauernde Stellung. Gef. Offerten sub **Q.1059** an **A. Retemeyer**'s Annoncen-Expedition in Berlin C. erbeten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

Beilage zu No. 37. **Leipzig, am 11. Mai 1874.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN
über
neue Tarife und Tarifänderungen
pro März 1874.

I. Deutsche Eisenbahnen.

Von den nachstehend genannten Bahnen ist uns gemeldet worden, dass pro Monat März keine Tarifänderungen vorgekommen sind:

3. Badische,
9. Berlin-Görlitzer,
13. Braunschweigische,
18. M. Friedr.-Franz-Bahn,
20. Halle-Sorau-Gubener,
21. Hannover-Altenbekener,
30. Märkisch-Posener,
37. Nordh.-Erfurter,
43. Pfälzische,
51. Württembergische,
54. Aussig-Teplitzer.

2. Altona-Kiel.

I. Local-Tarif für die Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung. Nachtrag vom 26/3. 74. betr. Classification für Mobilien.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a. Altona-Kiel mit Eutin-Lübeck.
Nachtrag III. v. 1/3. 74. enth. Tarifsätze für die Beförderung von Gütern und Vieh zwischen Horst und Lübeck.

c. Altona-Kiel mit den Dänischen Staatsbahnen.
Circulair No. 19. 5/3. 74. I. Berechnung der Fracht für Leichen.
II. Tarifirung von Rohstahl und Rohstahleisen.
Circulair No. 20. 5/3. 74. I. Tarifirung von auseinander genommenen Mobilien, II. Tarifirung von Bier in Flaschen, in Kisten verpackt und grobe Holzwaaren, } im Verkehr mit Gothenburg.
Circulair No. 21. 18/3. 74. Declassificirung des Artikels „Kalk, gebrannter."

4. Königl. Bayerische Ostbahnen.

I. Localtarife.

a) Kilometerzeiger für die Kgl. priv. Bayerischen Ostbahnen, gültig vom 1/4. 1874, à 18 Kr.
b) Tarife und Tarifvorschriften für den internen Güterverkehr der Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen, gültig vom 1/4. 1874, à 24 Kr.
c) Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden, Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen sowie lebenden Thieren auf den Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen, gültig vom 1/4. 1874, à 24 Kr.
d) Specialtarif für Basaltschotter pro Wagenladung von 200 Zoll-Centnern auf den Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen von 1/4. 1874.

II. Tarife für den directen Verkehr.

a) XII. Nachtrag zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einer-, dann der Kgl. Bayer. Staatsbahnen und der Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen andererseits vom 1/4. 1870, gültig vom 1/4. 1874 (gratis).
b) II. Nachtrag zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Kgl. priv Bayer. Ostbahnen einer- und Stationen der a. pr. Buschtêhrader, der K. K. priv. Aussig-Teplitzer und der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn andererseits via Eger resp. via Eger-Komotau vom 1/11. 1873, gültig vom 1/4. 1874 (gratis).
h) II. Nachtrag zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn einer- und Stationen der K. Bayer. Staatsbahnen und der K. priv. Bayer. Ostbahnen andererseits vom 1/10. 1873, gültig vom 1/4. 1874 (gratis).

5. Königl. Bayerische Staatsbahnen.

I. Localtarife.

1. a. Tarife und Tarifvorschriften für den Transport von Gütern im internen Verkehr der K. B. Staats-Eisenbahnen, gültig vom 1/4. 74. 21 Kr.
b. Specialtarif für den Güterverkehr zwischen Lindau und den übrigen Stationen der K. B. Staatsbahnen gültig v. 1/4. 74. 9 Kr.
2) Generalkilometerzeiger für die K. B. Staatsbahnen 2 Fl. 20 Kr.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

1) Kilometerzeiger und Tarife für den directen Güterverkehr zwischen den K. B. Staats- und K. priv. Bayer. Ostbahnen, giltig vom 1/4. 74. 1 Fl. 18 Kr.
20) VIII. Nachtrag zum Tarife für den (Links-) Rheinischen Bayer.-Osterr. Güterverkehr vom 1. November 1872, enthaltend Frachtsätze für Holz ab Kempten (Bayer. Staatsbahn) nach verschiedenen Stationen der Rheinischen Bahn, dann für Dünger und Düngemittel ab Dietmansried, Memmingen, Kempten und Immenstadt nach Köln (Rhein. Bahn), giltig ab 1/4. 74. gratis.
34) I. Nachtrag zum Gütertarife zwischen Berlin und Stettin einer- und Lindau (transit), Romanshorn, Rorschach und Bregenz anderseits via Hof oder Eger und bezw. Lindau, giltig vom 1/4. 74 unter Aufhebung der Tarifsätze vom 1/8. 73. gratis.
54) V. Nachtrag zum Bayer.-Vorarlberger Gütertarife, enthaltend Frachtsätze für den Transport von Getreide, Malz etc. zwischen Fellheim, Günzburg, Illertissen, Memmingen und Neu-Ulm und den im Tarife vom 15/10. 72 aufgenommenen Stationen der Vorarlberger-Bahn, giltig vom 15/3. 74 gratis.
Bemerkung: der für Getreide etc. bisher giltige Specialtarif ist aufgehoben; die Tarifirung nach Classe B hat bei Aufgabe von mindestens 100 Zollcentnern zu erfolgen.
69) II. Nachtrag zum Niederländ.-Bayer.-Oesterr.-Gütertarif via Aschaffenburg, enthaltend modificirte Sätze für Prag, Station der Böhm. Westbahn und der Buschtêhrader Bahn, dann allgemeine Sätze für Wien, dann theilweise abgeänderte Sätze zu Specialtarif IV u. V für Wien, Kaiser-Ebersdorf und Stationen der Oesterr. Südbahn etc. unter Aufhebung der im Tarife vom 1/2. 73 publicirten bezüglichen Frachtsätze gratis.
79) Uebernahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlproducte bei Auflieferung von mindestens 200 Zollcentner auf einem Frachtbriefe, zwischen Stationen der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft (Oesterr.-Linien) u. der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn einer- und den Schweizerischen Stationen Basel, Romanshorn und Rorschach anderseits via Wien-Simbach-Lindau, giltig vom 1/4. 1874. 6 Kr.
Bemerkung: Der Uebernahmetarif ab Granica und Krakau vom 10/11. 73 nebst I. Nachtrag vom 1/12. 73. tritt gleichzeitig ausser Kraft.
80) Uebernahmetarif für Getreide etc. (bei 200 Zollcentner auf einem Frachtbrief, zwischen Stationen der West-(Kiew-Brester) Eisenbahn und den Schweizerischen Stationen Basel, Romanshorn und Rorschach via Wien-Simbach-Lindau, giltig v. 1/4. 74. 6 Kr.
81) Uebernahmetarif für Getreide etc. (bei 200 Zollcentner auf einem Frachtbriefe) zwischen Stationen der Südrussischen (Odessaer) Eisenbahn und den Schweizerischen Stationen Basel, Romanshorn und Rorschach via Wien-Simbach-Lindau, giltig vom 1/4. 74. 6 Kr.

7. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

(Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld.)

I. Localtarif.

Nachtrag VII vom 15/3. 1874. Frachtsätze für alle Güterclassen im Verkehr mit Dahl und Delstern. — Preis 1 Sgr.

II. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband.
Nachtrag 10 vom 15/3. 1874.
1. Aenderungen resp. Ergänzungen der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement.
2. Ergänzung zu den Tarifbestimmungen.
3. Aenderungen und Zusätze in der Waaren-Classification.

4. Tarifsätze für Vilbel-Station der Main-Weser-Bahn im Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn und Wetzlar-Station der Köln-Mindener Bahn.

5. Tarifsätze für Gross-Karben — Station der Main-Weser-Bahn — im Verkehr mit der Oberhessischen, Nassauischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn.

6. Tarifsätze für Cassel (Unterstadtbahnhof) — Station der Halle-Casseler Bahn — mit Stationen der Main-Weser-, Oberhessischen, Nassauischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen.

III. Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischer Verkehr via Bleyberg. Nachtrag II vom 15/3. 1874.

1. Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen.
2. Ergänzungen der Waaren-Classification.
3. Ergänzungen des Assimilationstableaus.
4. Tarifsätze für Terneuzen.
5. Verzeichniss der mit Bestätterei versehenen Belgischen Stationen.
6. Tarifsätze für Anvers trans. und Gand (Rabbot).

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

II. 1) Der Tarif für den Stettin-Thüringischen Verband-Verkehr vom 15/10 71 nebst Nachträgen ist aufgehoben und durch einen neuen Tarif vom 1/3. 74 ersetzt worden. 10 Sgr. Neu hinzugetreten sind die Stationen Knauthayn, Köstritz, Grossgottern und Schmalkalden.

2) Nachtrag IV zum Tarif für den directen Verkehr mit der Niederschles. Märkischen Bahn vom 15/3. 74 enthaltend abgeänderte Tarifirung des Artikels Lumpen. — Gratis.

3) Nachtrag IV zum Tarif für den Stettin-Sächsischen Verband-Verkehr, vom 8/3. 74. enthaltend directe Sätze für Stettin einer- und Borna, Rochlitz, Penig, Burgstädt, Limbach, Buchholz, Weipert, Mügeln andererseits, — gratis.

4) Nachtrag V zum Tarif für den directen Verkehr mit der Sächsischen Staatsbahn, vom 15/3. 74, enthaltend abgeänderte Sätze für Gera, Ronneburg, Schmölln, Gössnitz und Rehnsdorf, neue Sätze für Kieritzsch einers. Berlin und Wallwitzhafen anderers., ferner neue Sätze für Granit und Sandstein-Sendungen nach Lichterfelde, — gratis.

10. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

(Direction in Berlin.)

II. a) Deutsch-Oesterreich.-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

a) Nachtrag III zu Heft I, gültig vom 1/3. 1874.
b) „ II „ „ II, „ „ „ „
c) „ III „ „ III, „ „ „ „

II b) Hamburg-Stettiner Verkehr via Berlin. Nachtrag I, gültig vom 1/3. cr. ab.

II. g) Berlin-Hamburg mit Magdeburg-Halberstädter Stationen. Vom 15/3. cr. ab ist ein directer Verkehr zwischen Magdeburg einer- und Wilsnack und Lenzen andererseits eingeführt worden.

11. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

(Directorium in Berlin.)

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

b) Mit Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Nachtrag VII vom 1/3. 1874, enthaltend Ergänzungen der Special- und Tarif-Bestimmungen und Classifications-Aenderungen.

c) Im Schlesisch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande. Nachtrag IX vom 1/3. 1874, enthaltend Ergänzungen der Special- und Tarifbestimmungen, sowie der Waaren-Classification, Tarifsätze des Ausnahme-Tarifs I für den Verkehr der Station Harlingen, Tarifsätze des Ausnahme-Tarifs IV für den Verkehr der Stationen Hassbergen und Osnabrück, Tarifsätze des Ausnahme-Tarifs VII für den Verkehr der Stationen Amsterdam, Rotterdam und Harlingen, und endlich anderweite Tarifsätze für verschiedene Verkehrsstrecken.

14. Breslau-Schweidnitz-Freiburger-Eisenbahn.

Verbandtarif, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Märkisch-Posener Eisenbahn, vom 15/3. cr. ab durch Nachtrag V auf Station Posen und zwar für den Special-Tarif II ausgedehnt.

17. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

c) Trarif Franco-Belge-Est. In dem Special-Tarif 15 (Ausgabe vom 1/9. 1873) des Tarifs sind in Folge Ermässigung der Belgischen Antheilssätze die bisherigen Taxen für Acoz (Laminoirs et Hauts-Fourneaux), La Sambre, Montigny sur Sambre, Rossignol, Berzée (Usines de Thy le Chateau) ausser Kraft getreten und an deren Stelle vom 1/3. 1874 ab neue ermässigte Tarifsätze zur Einführung gelangt.

X. Tarif für die Beförderung von Eisenerzen und Schwefelkies zwischen Belgischen Stationen einerseits und Wilhelm-Luxemburg-Stationen, ausgenommen Esch und Oettingen, andererseits via Gouvy, bezw. via Sterpenich, vom 1/9. 1873. In Folge Ermässigung der Belgischen Antheilssätze sind die bisherigen Taxen u. s. w. wie bei c).

Die Tarifsätze für Station Marienbourg sind vom 14/3. 1874 ab durchweg um 1 Fr. 90 Cts. pro 1000 Kilogramm ermässigt worden.

z) Specialtarif für die Beförderung von Erzen von Esch bezw. internen Stationen der Prinz Heinrich-Bahn nach Belgischen Stationen vom 1/9. 1873. In Folge Ermässigung der Belgischen Antheilssätze sind die bisherigen Taxen u s. w. wie bei c).

7. Provisorischer Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht einer- und Basel (Reichs-Eisenbahn) bezw. Basel (Badische Bahn) via Ulflingen und via Rheinroute andererseits, gültig vom 1/3. 1874 (gratis).

22. Hannoversche Staatsbahn.

I. Localtarif.

a) Haupt-Tarif. Nachtrag vom 15/3. 1874. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Kirchlengern einerseits und den über Minden hinaus belegenen Stationen andererseits.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr:

b) Hannoversche Staatsbahn mit Oldenburgischen resp. Westfälischen Stationen via Bremen. Nachtrag vom 20/3. 1874, Tarifsätze für Stubben.

c) Hannoversche Staatsbahn mit Westfälischen Stationen via Rheine. Nachtrag vom 15/3. 1874. Anderweite Tarifsätze des Specialtarifs II für Salz aller Art.

g) Hannoversche Staatsbahn-Stationen östlich von Minden mit Amsterdam etc., sowohl via Salzbergen als via Oberhausen-Emmerich. Nachtrag ausgegeben im Februar 1874. Tarifsätze für Gyps-Transporte in Wagenladungen von je 200 Ctr. von Osterode, Niederachswerfen und Ellrich.

h) Norddeutscher Eisenbahn-Verband.

α) Gütertarif, Nachtrag. Special-Bestimmung in Bezug auf Annahme und Beförderung des Artikels Glaubersalz-Rückstände. — Tarifbestimmung zu E II pag. 23 des Tarifs, betreffend das Auf- und Abladen von Glaswaaren, Steingut- und Töpferwaaren. — Declassification der Artikel Dextrin und Manganlauge.

l) Hannoversche Staatsbahn und Braunschweigische Bahn mit Halle-Cassel und Magdeburg-Leipzig via Northeim-Herzberg-Nordhausen bezw. via Arenshausen und Herzberg-Osterode-Seesen. Nachtrag 32. Tarifsätze für Mergeltransporte von Heiligenstadt.

26. Köln-Mindener Eisenbahn incl. der Köln-Giessener und Venlo Hamburger Linien.

II. c. Nachtrag XX vom 1/4. 74, zum Tarif für den Bergisch-Hannoverschen Verkehr, enthaltend anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Achim, Bremen, Burg-Lesum, Geestemünde, Sebaldsbrück und Vegesack (Grohn). (1 Sgr.)

27. Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

ad IIg. Nachtrag I zum Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Thüringischen und denen der Sächsischen Staatsbahnen via Dresden enthält diverse Abänderungen und Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement, der Waarenklassification etc.

29. Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

Lübeck-Büchener Bahn und Station Oldesloe der Lübeck-Hamburger Bahn mit der Berlin-Hamburger Bahn. Der Tarif vom Juli 1865 ist aufgehoben und ein neuer Tarif, in welchem die Station Oldesloe mit aufgenommen ist, vom 1/4. 1874 eingeführt. 5 Sgr.

31. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig resp. Halle-Cassel.

g. Nachtrag No. 2 vom 1/3. 74 zum Tarife für den Halle-Cassel-Elsass-Lothringischen Eisenbahn-Verband. Berichtigungen von Druckfehlern im Haupttarife und im Nachtrage 1. Aufhebung der Tarifsätze für Belfort und Bernburg. Ermässigung der Eilgutfrachtsätze für Eisleben. Tarifsätze für Altmünsterol loco und transito, Amanvillers transito und Cassel (Unterstadt-Bahnhof).

32. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a. Stettin mit Magdeburg-Halberstädter Stationen: Nachtrag V, gültig vom 1/3. 74 ab, enthaltend reglementarische und tarifari-

sche Bestimmungen, Classifications-Aenderungen und Tarifsätze für die Station Gross-Ammensleben.

m. Rechte Oder-Ufer-Bahn mit Magdeburg-Halberstädter Bahn (Kohlen in Wagenladungen). Nachtrag III, giltig vom 20/3. 74 ab, enthaltend Berichtigungen und Tarifsätze für die Stationen Langenweddingen, Blumenberg, Oschersleben, Hadmersleben, Crottorf, Nienhagen, Halberstadt, Wegeleben, Ditfurt, Quedlinburg, Thale, Gatersleben, Nachterstedt, Frose, Ermsleben, Ballenstedt, Heudeber-Dannstedt, Wernigerode, Wasserleben, Vienenburg und Blankenburg.

n. Oberschlesische Bahn mit Magdeburg-Halberstädter Bahn (Kohlen in Wagenladungen). Nachtrag IV, giltig vom 1/3. 74 ab, enthaltend Tarifsätze für die Stationen Langenweddingen, Blumenberg, Oschersleben, Hadmersleben, Crottorf, Nienhagen, Halberstadt, Wegeleben, Ditfurt, Quedlinburg, Thale, Gatersleben, Nachterstedt, Frose, Ermsleben, Ballenstedt, Heudeber-Dannstedt, Wernigerode, Wasserleben, Vienenburg und Blankenburg, ferner für die Kohlenstationen Königin Louise-Grube und Mokrau-Weiche.

o. Niederschlesisch-Märkische und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn mit Magdeburg-Halberstädter Bahn (Kohlen in Wagenladungen). Nachtrag III, giltig vom 1/3. 74 ab, enthaltend Tarifsätze für die Stationen Langenweddingen, Blumenberg, Oschersleben, Hadmersleben, Crottorf, Nienhagen, Halberstadt, Wegeleben, Ditfurt, Quedlinburg, Thale, Gatersleben, Nachterstedt, Frose, Ermsleben, Ballenstedt, Heudeber-Dannstedt, Wernigerode, Wasserleben, Vienenburg und Blankenburg.

q. Hamburg-Berliner und Hamburg-Leipziger Verkehr. Nachtrag VII, giltig vom 15/3. 74 ab, enthält reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Classificationsänderungen und Tarifsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Gross-Ammensleben und Neuhaldensleben.

w. Bremen- resp. Hamburg-Schlesischer Verkehr. Nachtrag IV, giltig vom 20/3. 74 ab, enthält Ausnahme-Frachtsätze für Blei in Wagenladungen ab Friedrichshütte nach Hamburg (K.-M.) Harburg, Winsen, Lüneburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde.

34. Main-Weser-Bahn — Cassel-Frankfurt a. M.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a. Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

1) Haupttarif vom 1/9. 72. (Auf Grundlage des Classificationstarifsystems.)

20. Nachtrag, giltig vom 1/4. 74 ab, enthält: Ergänzungen der Tarifbestimungen E II Seite 31 betreffs Auf- und Abladens der Stückgüter in Bezug auf die Stationen Geestemünde und Bremerhafen.

2) Tarif vom 1/9. 72 für den Verkehr nach und von Kehl, Strassburg, Basel etc. (Auf Grundlage des Raum- und Gewichtstarifsystems.)

15. Nachtrag, giltig vom 1/4. 74 ab, enthält: Ergänzungen der Tarifbestimmungen II Seite 36, wie vorstehend.

b. Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband.

Haupttarif vom 1/8. 70. (Auf Grundlage des Klassificationstarifsystems.)

46. Nachtrag, giltig vom 1/3. 74 ab, enthält: Tarifsätze für den directen Verkehr von und nach den Stationen der Altona-Kieler Bahn. Altona, Ottensen, Pinneberg, Tornesch, Elmshorn, Neumünster, Kiel, Rendsburg, Schleswig, Flensburg, Husum, Hardersleben und Itzehoe.

47. Nachtrag, giltig vom 1/4. 74 ab, enthält: Ergänzungen der Tarifbestimmungen E II Seite 19 und 20 des Nachtrags (vide Nachtrag 20 zum Westdeutschen Haupttarif.)

c. Tarif für den Ostwestdeutschen Güter-Verkehr, vom 1/5. 72. (Auf Grundlage des Classificationstarifsystems.),

VII. Nachtrag, giltig vom 1/4. 74 ab, enthält:

1) abgeänderte Tarifsätze im Verkehr der Stationen Königsberg, Elbing, Danzig und Braunsberg.
2) Tarifsätze für den Transport von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl zwischen Cüstrin einer- und Darmstadt, Mannheim, Mainz (Nassauische Staats- und Hessische Ludwigsbahn) andererseits.
3) Tarifsätze für Station Hochheim der Nassauischen Staatsbahn.

d. Tarif für den Russisch-Westdeutschen Güter-Verkehr, vom 1/12. 72. (Auf Grundlage des Classificationstarifsystems.)

II. Nachtrag, giltig vom 1/4. 74. ab, enthält:

1) anderweite Tarifsätze für die Deutschen Bahnstrecken.
2) Erhöhung der Tarifsätze für die Russischen Beförderungsstrecken für Zucker aller Art und in jeder Quantität im Verkehr von und nach der Grossen Russischen Eisenbahn ab 15/3. 74.

e. Nordwestdeutsch-Elsass-Lothringischer Verkehr.

Haupttarif vom 1/1. 74. (Auf Grundlage des Raum- und Gewichtstarifsystems.)

5. Nachtrag, giltig vom 1/4. 74 ab, enthält: Ergänzungen der Tarifbestimmungen für Güter, II. Seite 25. (vide Nachtrag 20. im Westdeutschen Haupttarif.)

35. Nassauische Eisenbahn

(Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden).

Tarif für die directe Beförderung von Rohproducten im Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen- und der Köln-Mindener-Eisenbahn einerseits und Stationen der Nassauischen Eisenbahn andererseits via Oberlahnstein-Troisdorf resp. Siegburg vom 15/9. 73.

Nachtrag I vom 15/3. 74. Berichtigungen des Haupttarifs ermässigte Tarifsätze für Hamm und Aufnahme der wichtigeren Stationen der Strecken Ahlen-Minden, Münster-Bremen und Emscherthalbahn der Köln-Mindener Eisenbahn. 2 Sgr.

(Siehe No. 7 & 26.)

36. Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Hamburg-Oberschlesischer Güter-Verkehr. Nachtrag VI vom 1/3. 1874. Aufnahme der Strecke Berlin-Cottbus-Sorau in den Verband.

II. Tarif für den directen Verkehr der Niederschlesisch-Märkischen mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

a) Nachtrag V vom 1/3. 74. Aufnahme der Strecke Berlin-Cottbus-Sorau in den directen Verkehr.
b) Nachtrag IV vom 1/3. 74. Versetzung des Artikels „Lumpen" in die ermässigten Classen A resp. B.

III. Directer Tarif zwischen Berlin und Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn via Kohlfurt und via Cottbus. Nachtrag III vom 1/3. 74. Versetzung des Artikels „Lumpen" in die Classe A.

IV. Gemeinschaftlicher Tarif der Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn für Niederschlesische Steinkohlen etc. Nachtrag III vom 1/3. 74. Directe Frachtsätze für den Verkehr mit einigen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie mit Station Blankenburg der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

V. Tarif für den directen Verkehr der Niederschlesisch-Märkischen mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nachtrag IV vom 1/3. 74. Aufnahme der Strecke Berlin-Cottbus-Sorau in den Verband-Verkehr.

VI. Tarif der Niederschlesisch-Märkischen mit der Niederschlesischen Zweigbahn. Nachtrag II vom 1/3. 74. Versetzung des Artikels „Lumpen" in die Classe A.

39. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Localverkehr

der Oberschlesischen Eisenbahn. Vom 1/3. 74 ab werden auf Station Sorau der vormaligen Niederschlesischen Zweigbahn, vom 7/3. 74 ab auf Station Hopfengarten der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn auch Einzelgüter abgefertigt

II. Tarife für den Verbands-Güterverkehr.

A. mit allgemeinen Tarifsätzen.

a) An Stelle des Norddeutsch-Galizischen Verband-Tarifs vom 1/9. 70 ist am 1/3. 74 ein neuer Tarif unter der Bezeichnung: „Schlesisch-Galizisch-Rumänischer Verband in Kraft getreten. — 6 Sgr. — Dem Verbande gehören an: Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn mit Jassy bis Borgniee, Galizische Carl-Ludwigsbahn mit den Stationen Podwoloczyska resp. Brody bis Bochnia, Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Krakau, Oberschlesische Bahn mit Kattowitz, Nicolai, Königshütte, Morgenroth, Gleiwitz, Rudzinitz, Breslau, Glogau, Posen, Thorn und Bromberg.

c) Die diesseitigen Stationen Jägerndorf und Rudzinitz sind am 15/3. 74, letztere nur für Getreide-Transporte in den Schlesisch-Polnischen Verbands-Verkehr aufgenommen worden.

d) Im Sächsisch-Russisch-Polnischen Verbands-Verkehr via Kattowitz-Breslau ist der Artikel „Lumpen (Hadern)" vom 10/3. 74 ab in die ermässigte Classe A versetzt worden.

l) Nachtrag III vom 10/3. 74 zum Stettin-Oberungarischen Verbands-Tarif via Posen-Cosel-Oderberg, enthaltend allgemeine Tarifsätze für den directen Verkehr zwischen Stettin und Sillein der Kaschau-Oderberger Bahn.

o) Im Norddeutsch-Ungarischen Verbands-Verkehr via Ruttek-Oderberg-Breslau wird „Honig" vom 1/3. 74 ab zur Classe A befördert.

r Preussisch-Oberungarischer Verband via Bromberg-Inowraclaw-Oderberg vom 1/3. 74. — Dem Verbande gehören an: die Königliche Ostbahn mit den Stationen Danzig, Neufahrwasser, Elbing und Königsberg, Oberschlesische Bahn trans., die Kaschau-Oderberger Bahn mit den Stationen Ruttek und Kaschau.

41. Königliche Ostbahn.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

c. 1) Nachtrag XIII zum Ostdeutsch-Russischen-Verbandtarif, betreffend Aufnahme der Stationen Bobrinisk,

Beresina, Ostermann-Ilobin, Gomel, Gorodnia, Mena, Dotsch und Bochmalsch der Landwarowo-Romner-Eisenbahn vom 1/3. cr. n. St. ab.

2) Nachtrag XIV betrifft Einführung neuer Tarifsätze für die Beförderung von Zucker aller Art auf den Russischen Beförderungsstrecken vom 15/3. cr. n. St. ab, sowie Berichtigungen des 13. Nachtrages enthaltend.

d. Nachtrag V zum Ostdeutsch-Schlesisch-Russischen Verbandtarif, betrifft Einführung neuer Tarifsätze für die Beförderung von Zucker aller Art auf den Russischen Beförderungsstrecken vom 15/3. cr. n. St. ab.

e. Nachtrag VI zum Russisch-Rheinischen Verbandtarif, betreffend Einführung neuer Tarifsätze für die Beförderung von Zucker aller Art auf den Russischen Beförderungsstrecken, vom 15 3. cr. n. St. ab.

f. Nachtrag V zum Sächsisch-Russischen Verbandtarif, betreffend Einführung neuer Tarifsätze für die Beförderung von Zucker aller Art auf den Russischen Beförderungsstrecken vom 15/3. cr. n. St. ab.

g. Nachtrag III zum Magdeburg-Russischen Verbandtarif, betrifft die Einführung neuer Tarifsätze für die Beförderung von Zucker aller Art auf den Russischen Beförderungsstrecken, sowie Aufnahme der Stationen Neustadt-Magdeburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn und Neustadt-Magdeburg der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in den Verband.

h. Nachtrag III zum Ostdeutsch-Moskauer Verbandtarif, betreffend Einführung neuer Tarifsät ze für die Beförderung von Zucker aller Art, auf den Russischen Beförderungsstrecken vom 15/3. cr. n. St. ab.

i. Nachtrag I. zum Hamburg-Moskauer Verbandtarif, betreffend Einführung neuer Tarifsätze für die Beförderung von Zucker aller Art auf den Russischen Beförderungsstrecken vom 15/3. cr. n. St. ab.

q. Nachtrag III zum Verbandgütertarife zwischen der Königlichen Ostbahn und der Oberschlesischen Eisenbahn, enthaltend Specialtarifsätze für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen in Wagenladungen und unter dem Beding der vollständigen Ausnutzung der Tragfähigkeit oder des Raumes der Eisenbahnwagen vom 1/3. cr. ab.

5) Nachtrag VI zum Hamburg-Preussischen Verbandtarif, betreffend Classifications- sowie sonstige tarifarische Aenderungen, gültig vom 1/3. cr. ab.

v. 1) Nachtrag II zum Hamburg-Russischen Verbandtarif, betreffend Einführung neuer Tarifsätze für die Beförderung von Zucker aller Art auf den Russischen Beförderungsstrecken vom 15/3. cr. n. St. ab.

2) Bekanntmachung, betreffend versuchsweise Declassification des Artikels: Spiritus bei Aufgabe in Quantitäten von 100 Ctr. und darüber vom 1/3. cr. ab.

w. Nachtrag II zum Bremen, resp. Hamburg-Moskauer-Verbandtarife, betreffend Einführung neuer Tarifsätze für die Beförderung von Zucker aller Art auf den Russischen Beförderungsstrecken vom 15/3. cr. n. St. ab etc.

III. Special-Verbandtarife.

k. Gemeinschaftlicher Specialtarif für die Beförderung roher und roh behauener Steine in Wagenladungen von mindestens 100 Ctr. zwischen Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlichen Ostbahn andererseits v. 15/3. cr. ab. 1 Sgr.

45. Rheinische Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

2. u. 4. Im Rheinisch-Hessischen und Rheinisch-Saarbrücker Verkehr ist „Hopfen“ nur dann als „gepresst“ zu betrachten, wenn er in Ballen runder oder cylindrischer Form von mindestens 250 Pfd. Einzelgewicht oder in Ballen quadratischer Form zur Versendung gelangt, dagegen soll derselbe in Ballen runder oder cylindrischer Form unter 250 Pfd. als „ungepresst“ gelten.

5. Station Fürther-Kreuzung, der Bayerischen Staatsbahn ist zu den Sätzen von Fürth mit den Rheinischen Verbandstationen in Verkehr getreten.

I. Nachtrag vom 20/2. 74. zum Ausnahme-Tarif I, enthaltend Frachtsätze für Haidhausen, Station der Bayerischen Staatsbahn, im Verkehre mit Rheinischen Stationen.

IV. Nachtrag vom 15/2. 74. Verkehr zwischen den Bayerischen Staatsbahn-Stationen Blaichach, Dachau, Schonungen und Sonthofen und Rheinischen Stationen 3 Sgr.

Einführung directer Frachtsätze für Gypssteintransporte in ganzen Wagenladungen à 200 Centner, im Verkehre zwischen Markt-Einersheim, Bayerische Staatsbahn-Station und Rheinischen Stationen.

VI. Nachtrag vom 1/3. 74. Verkehr zwischen Kleinmünchen Linz, St. Pölten, St. Valentin, Wels und Wien etc. und Bingen sowie Rheinischen Stationen. 3 Sgr.

VII. Nachtrag vom 1/3. 74. Verkehr zwischen Rothenburg a/d. Tauber, Station der Bayerischen Staatsbahn und Rheinischen Stationen. 1 Sgr.

9. III. Nachtrag vom 1/2. 74. Verkehr zwischen Kirchheimbolanden, Station der Pfälzischen Bahn und Rheinischen Stationen sowie Worms der Hessischen Ludwigs-Bahn und Bietigheim der Württembergischen Eisenbahn. 2 Sgr.

II. Nachtrag vom 20/2. 74. Verkehr zwischen Altmünsterol transit, Reichsbahnstation und Rheinischen Stationen.

12h. Vom 1/2. 74. ab wird die Station Fürther-Kreuzung der Bayerischen Staatsbahn mit den Sätzen für Fürth in den Verkehr aufgenommen.

12l. III. Nachtrag vom 20/2. 74. enthaltend directe Frachtsätze für Blaichach, Dachau, Ingolstadt und Sonthofen, Station der Bayerischen Staatsbahn.

12n. Directer Frachtsatz im Verkehre zwischen Rotterdam und Grünstadt, Pfälzische Bahn, via Bingen, Alzey, Monsheim.

I. Nachtrag vom 1/3. 74. Frachtsätze für Middelburg und Vlissingen.

12p. II. Nachtrag vom 15/2. 74. Frachtsätze für Middelburg und Vlissingen.

12o. IV. Nachtrag vom 15/3. 74. Frachtsätze für Middelburg und Vlissingen.

14. Aufnahme der Belgischen Staatsbahn Station Brages Bellinghen mit den Sätzen für Enghien. Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Viehtransporte in doppelbödigen Waggons von Neuss, Station der Rheinischen Bahn, nach Antwerpen via Maestricht.

16. Aufnahme der Französischen Nordbahn Stationen St. Pierre les-Calais, St. Denis und Blanc-Misseron mit den Sätzen von Valenciennes. Veränderte Frachtsätze für Acoz-Berzée etc., Stationen der Grand-Central-Belge Bahn.

18. Station Welkenraedt ist mit Station Dolhain assimilirt. Aufnahme der Belgischen Staatsbahn Stationen Waterloo und Braine-l'Allaud.

21. VI. Nachtrag vom 20/2. 74. Frachtsätze für Blaichach, Dachau und Sonthofen, Stationen der Bayerischen Staatsbahn.

30. Einführung ermässigter Frachtsätze für Gesinde, Eisenfabrikate und Roheisen im Verkehre zwischen Pilsen und Rheinischen Stationen vom 16/2. 74 ab.

I. Nachtrag vom 15/2. 74 enthaltend Frachtsätze für Aachen Rheinische Station und Steinbruch, Oesterreichische Staatsbahnstation. 1 Sgr.

(Neu) 39. Tarif für Buttersendungen von Wels, Station der Kaiserin Elisabethbahn, Augsburg, München und Traunstein, Stationen der Bayerischen Staatsbahn nach Uden, Station der Nordbrabant Deutschen Bahn, via Goch vom 4/3. 74. Hessische Ludwigsbahn und Rheinische Bahn transit.

46. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Bahn.

II a) Nachtrag vom 1/3. 74 zum Tarif für den Saarbrücken-Hessischen Verkehr. Frachtsätze für Eisenhüttenwaaren für Frankfurt a/M. Ostbahnhof enthaltend.

b) Der Tarif für den Kohlenverkehr mit der Schweiz via Saargemünd-Basel vom 15/4. 72 mit Nachtrag I vom 15/7. 72 ist aufgehoben und durch einen neuen Tarif vom 10/3. 74 ersetzt worden. 5 Sgr.

47. Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

II t) Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg (Köln-Mindener Bahn), Harburg, Bremen, Bremerhaven und Geestemünde einerseits und Stationen der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits via Leipzig-Bodenbach (Heft II) vom 1/3. 74. Köln-Mindener Bahn, Hannoversche Staatsbahn, Braunschweigische, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Halberstädter, Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Sächsische Staatsbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichische Staatsbahn und Theiss-Eisenbahn.

48. Thüringische und Werra-Bahn.

I. Localtarife.

A. Thüringische Bahn.

Nachtrag XI, enthaltend Abänderung der Transportbestimmungen, Ermässigung von Frachtsätzen und Druckfehlerberichtigungen.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

64. A. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesische-Nordbahn.

(Direction in Wien.)

In sämmtlichen Local- und Gemeinschafts-Tarifen wurde die für die Beförderung von Epuipagen und sonstigen Fahrzeuge bis nun zuläs-

sige Höhendimension von 12 I, mit Rücksicht darauf, als das gegenwärtig bestehende Normal-Ladeprofil des Vereins Deutscher Eisenbahnen nur 13′ 3″ 5‴ beträgt, auf 9′ 3″ 5‴ abgeändert.

II. Gemeinschafts-Tarife.

Im Tarife für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen unserer Linien und der Mährischen Grenzbahn wurden die Artikel „Bretter und Holzdraht“ aus der Classe B in den Special-Tarif I declassificirt.

66. Kaschau-Oderberger Bahn.

Nachtrag II zu dem allgemeinen Tarife für Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten vom Jahre 1871, gültig vom 1/3. 74.

71. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Zu III Ausland.

8. Directer Güter-Verkehr zwischen der Leipzig-Dresdner Bahn und der Sächsischen Staats-Eisenbahnen einerseits und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Nordwestbahn andererseits via Reichenberg (Haupttarif vom 15/3. 73), Nachtrag III vom 25/2. 74.

5. Directer Tarif im Norddeutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbande.

c) Heft V. (Hamburg und Lübeck mit Niederösterreichischen Stationen via Berlin-Reichenberg und via Berlin-Liebau.) Nachtrag VI vom März 74, betreffend Bestimmung über das Auf- und Abladen der Güter in Hamburg (Lübeck und Wittenberge).

9. Reglement und Tarif für den Niederschlesisch-Oesterreichischen Verbands-Güterverkehr vom 1/3. 74.

76. K. K. priv. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft.

I. Localtarif.

a. Der Südbahn sammt Nebenlinien giltig vom 15/11. 71. Neuaufgelegt giltig vom 1/11. 73.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

Neu. Tarif für den Transport von Zucker von Stationen der a. pr. Kais. Ferdinands-Nordbahn und der K. K. pr. Mähr.-Schles.-Nordbahn, der K. K. pr. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. K. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Levante via Triest und Fiume andrerseits, giltig v. 15/2. 74. Preis 12 Kr. Oe. W.

Neu. Tarif für die Beförderung von getrockneten und sauren Südfrüchten von Triest und Fiume nach Salzburg via Wien, giltig vom 10/3. 74 (zum Dienstgebrauch).

1. c. Special-Tarif für Getreide etc. im Verkehre mit der Alföld-Fiumaner Eisenbahn nach Stationen der Südbahn, giltig v. 20/8. 71.

II. Nachtrag hierzu, giltig vom 20/8. 73 wird durch den vom 10/2. 74. giltigen aufgehoben.

c. I. Nachtrag zum Specialtarif V vom 15. April 73 für die Beförderung von Fassdauben und Werkholz im Verkehre von Stationen der Alföld-Fiumaner Eisenbahn nach der Südbahnstation Triest. Derselbe wird vom 20/8. 74. an auch für die Südbahnstation Fiume ausgedehnt.

h. Tarif für den directen Verkehr zwischen den Südbahnstationen Triest und Fiume und Stationen der K. K. pr. Oesterr. Staatseisenbahn und der Station Brünn der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn giltig vom 20/2. 72.

Die Frachtsätze des Special-Tarifes Nr. 1 für den Transport von Zucker roh und raffinirt via Brünn haben eine Herabminderung erfahren per Zollcentner in Kreuzer Oesterr. Währ. und zwar:

Zwischen via Brünn	Triest	Fiume	Zwischen via Brünn	Triest	Fiume
Aussig	146,6	144,5	Kolin	127,6	125,5
Lobositz	146,8	144,5	Elbeteinitz	127,6	125,5
Theresienstadt	146,6	144,5	Přelouč	127,8	121,5
Raudnitz	146,6	144,5	Pardubitz	123,6	121,5
Wegstädtl	146,1	144	Dasitz	123,6	121,5
Berkovic	143,9	141,8	Moravan	123,6	121,5
Jensovic	142,1	140	Uhersko	123,6	121,5
Weltrus	141,6	139,5	Hohenmauth	123,6	121,5
Kralup	138,1	136	Chotzen	122,6	120,5
Prag	134,6	132,5	B. Trübau	119,1	117,5
Auwal	134,6	132,5	Raitz	115,6	113,5
B. Brod	134,6	132,5	Brünn Staatsbahnh.	112,1	110
Pecek	132,6	130,5	„ Nordbahnhof	—	—
Velim	131,1	129			

i. Tarif für den directen Güter Verkehr zwischen den Stationen Triest und Fiume und Stationen der K. K. pr. Franz-Josefbahn, giltig vom 20/2. 72. ist durch die II. Auflage desselben vom Jänner 74 aufgehoben.

l. Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen der K. K. priv. Oesterr. Nordwest und der Südnordd. Verbindungsbahn, giltig vom 20/2. 72. ist durch die II. Auflage, giltig vom October 73, aufgehoben.

m. Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen der K. K. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und der Mähr.-Schles.-Nordbahn giltig v. 10/6. 72. ist durch die II. Auflage, giltig vom Jänner 74, aufgehoben.

q. Uebernahme-Tarif für Getreide etc. von Südbahnstationen nach Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahn via Kufstein, giltig vom 25/8. 72.

I. Nachtrag hierzu giltig vom 1/7. 73.
II. „ „ „ „ 15/4. 74.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. April 1874.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	92	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	98½	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	83¾	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	103¼	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	90½	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	101¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	101	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	99⅝	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	99¼	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	98¼	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	100⅞	%
do. II. Serie	4½	B.	100⅞	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	85½	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	85½	%
do. III. Serie C.	3½	B.	79	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	101½	%
do. V. Serie	4½	B.	100⅞	%
do. VI. Serie	4½	B.	100⅞	%
do. VII. Serie	5	B.	102½	%
do. Nordbahn	5	B.	102¾	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	91¾	%
do. do. II. Serie	4½	B.	100	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	92	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	91½	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	91	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	90½	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	101¾	%
do. Lit. B.	4½	B.	101¾	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	104½	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4½	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	94¼	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	94¼	%
do. III. Emiss.	5	B.	104¼	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	93¾	%
do. D.	4½	B.	101¼	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	94	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	94	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	102	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	94	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	91⅛	% à 200 Thlr = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	88½	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93	% à do. = do.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	W.	91	% à do. = do.
Braunau-Strasswalchner	5 i. S.	W.	31½	fl. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	4½	B.	100⅜	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	100⅜	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100⅜	% à do. do.
Brünn-Rossitz *	5 i. S.	L.	93	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	94⅝	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	93⅞	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	92¼	% à do. = do.
Chemnitz-Komotau	5	L.	71	% à 200 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	91½	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	101⅜	%
do. II. Emiss.	5	B.	104½	%
do. do.	4	B.	93⅝	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	93½	%
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	104	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	93⅞	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	93⅜	%
Crefeld-Kreis-Kempten	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Dniesterbahn	5 i. S.	W.	85½	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau *	5 i. S.	L.	64	% à 200 fl. ö. W. i. S.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5i.S.	L.	82 7/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	74 1/2	% à do. = do.
Ebensee-Ischl-Steger	5i.S.	W.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5i.S.	W.	76 3/4	% à do. = do.
Fünfkirchen-Barcser*	5i.S.	W.	82 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahu*	5i.S.	L.	96 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	93	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5i.S.	L.	92 1/4	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn	5i.S.	L.	81	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn	5	B.	100 1/8	% à 1000 Fs., 300 Fs. = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	85 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5i.S.	L.	92	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	86 3/4	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben	5	B.	99 1/4	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	100 1/4	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	94	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	104	% 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahu	C.M.5	W.	93	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000
	ö.W.5	W.	88	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl.
do.	5i.S.	W.	105	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5i.S.	W.	101	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5i.S.	W.	93 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Emiss. 1862	5i.S.	W.	92 1/2	do. pr. 100 fl. i. S. } à 300 fl. i. S.
do.* Linz-Budweis	5i.S.	W.	99 1/2	do. pr. 100 fl. i. S. }
do.* Emiss. 1870	5i.S.	W.	—	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
do.* Salzburg-Tirol	5i.S.	W.	—	do. pr. do. à do.
Kaschau-Oderberg*	5i.S.	W.	86 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronpriuz Rudolfsbahn*	5i.S.	W.	95	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5i.S.	W.	93 1/2	% à do.
do. Emiss. 1872*	5i.S.	W.	89 1/2	% à do.
Leipzig-Dresden Partial.	3 1/2	L.	106 7/8	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	96 1/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	96	% à 100 Thlr.
do. vou 1866	4	L.	95 1/2	% à 100 und 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	106 1/4	% a do.
Lemberg-Czernowitz*	5i.S.	L.	67 5/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	79 3/8	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Em.	5i.S.	L	70 3/8	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5i.S.	L	67	% à do. = do.
Leoben-Vordernberg	5i.S.	W.	—	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	102	% }
do.	4	F.	95	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	104	% }
Lundenburg-Nikolsb.-Grussbach	5i.S.	L.	33	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	31	% à do. = do.
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	101 1/4	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	101 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1873	4 1/2	B.	—	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	73 1/8	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	101	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	95	% }
do. I. Emiss.	4	L.	94 1/4	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	93 1/2	% }
do.	4 1/2	L.	101 1/4	% }
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	70 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	5i.S.	W.	48	% à 300 fl. do.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	% à do.
Märkisch-Posen	5	B.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Mehltheuer-Weida	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	96 3/4	% }
do. II. Ser.	4	B.	95 1/2	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	96	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	96 3/4	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	—	% à do.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	% à do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	—	% }
do. C.	4	B.	—	% }
do. D.	4	B.	94	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	3 1/2	B.	85 7/8	% }
do. F.* 3 1/2	4 1/2	B.	101 1/8	% }
do. G.	4 1/2	B.	101	% }
do. H.*	4 1/2	B.	101 3/8	% }
do. von 1869	5	B.	103	% }
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	—	% }
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103 1/2	% } à 100 Thlr.
do. do.	4	B.	94	% }
do. Stargard-Posen	4	B.	—	% }
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	% }
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	% } à 100 und 50 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	96 1/2	% }
do. Lit. B.	5i.S.	W.	77 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	136 1/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	131 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	109 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	96 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	—	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	223	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	104 1/4	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	5	B.	104 1/4	% à do.
Ostrau-Friedlaud	5i.S.	L.	82 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5i.S.	W.	96 3/4	% à 200 Thlr. — 300 fl. ö. W. i. S.
Pfälzische Maxbahn	4 1/2	F.	101 1/2	% à
Pfälzische Nordbahn	5	F.	103 3/4	% à
do. do.	4 1/2	F.	101 1/4	% à
Pilsen-Priesen	5i.S.	L.	80 3/4	% 100 Thlr. — 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	5i.S.	L.	48	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	45	do. pr. do.
Rechte Oderufer	5	B.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	—	% }
do.*	3 1/2	B.	—	% }
do. III. Emiss. v. 1858—1865.	4 1/2	B.	101 1/8	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do.	5	B.	102 1/8	% }

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1868	1869	1870	1871	1872	1873	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich iu und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1/2	3/5	3/5	1	—	4	B.	36 1/4	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner*	5	5	5	5	6	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	7	5	5	—	—	5	L.	95 3/4	% à 100 Thlr.
A tona-Kiel	6	7	7	7	7 1/3	5	4	B.	105 5/8	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	7 1/4	6 1/10	6 3/10	6 1/2	6 9/10	4	B.	103 1/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	10	10	12	12	12	11	5	L.	130 3/4	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
do. Emiss. 1872 85% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	121	do. pr. do. à do.
Baltische	—	—	—	—	3	3	3	B.	51 5/8	% 125 RS. = 136 Thlr.
Bayerische Ostbahn*	7 1/4	8 1/2	7 1/2	8	6 3/8	—	4 1/2	F.	110 1/4	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	8	8 1/2	8	7 1/2	6	—	4	B.	94 1/4	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt abgest.	13 7/12	13 7/8	16	18 1/2	17	16	4	B.	149	% à 200 ,,
Berlin-Dresden	—	—	—	—	5	5	5	B.	60 3/4	% à 100 ,,
Berlin-Görlitz	0	1	1	0	3 1/2	3	4	B.	89	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	103 1/3	% à 200 ,,
Berlin-Hamburg	9 1/2	10 1/2	10	10 3/4	12	10	4	B.	180	% à 200 ,,
Berlin-Potsdam-Magdeburg	17	18	20	14	8	4	4	B.	101	% à 100 ,,
Berliner-Nordbahn	—	—	—	—	5	5	5	B.	27 1/2	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	41	% à 200 ,,
Berlin-Stettin	8 1/6	9 1/6	9 1/6	11 5/12	12 3/4	10 3/4	4	B.	156 1/4	% à 200 ,,
Böhmische Nordbahn	5	3 1/2	3 1/2	4	3	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* 5 2/10	6	7 1/4	7 9/20	8 1/4	5	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. do.
Braunau-Strasswalchner	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8 1/3	8 1/3	7 1/2	9 1/2	7 1/2	8	4	B.	104 1/4	% à 200 Thlr.
Breslau-Warscbau Stamm-Pr.	—	—	—	—	5	—	5	B.	—	% à 200 ,,
Brest-Grajewo	—	—	—	—	5	—	5	B.	—	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	—	—	—	—	5	—	5	B.	—	% à 125 RS. — 136 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamu-Prior.	6	6	6	8	3	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader Lit. A	12 5/21	12 5/21	13 13/14	18 1/10	10	—	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	—	—	—	5	5	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	7	7 1/2	7 1/4	8 1/2	7 1/2	10	4	L.	153 1/2	% à 100 Thlr.
Cöln-Mindeu*	8 1/12	8 9/10	10 1/2	11 1/5	9 7/20	—	4	B.	130	% à 200 ,,
do. Lit. B.	—	—	5	5	5	—	5	B.	109 1/2	% à 200 ,,
Cottbus-Grossenhain	—	—	—	4	6	7 1/2	4	L.	116 1/2	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5 1/2	—	5	L.	108 1/4	% à 200 ,,
Crefeld-Kreis Kempcu	—	—	5	5	0	0	o. Z.	B.	2 7/8	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	5	6	6	6	0	o. Z.	B.	11 3/4	% à 100 ,,
Cuxhaven-Stade 50% Einz.	—	—	—	—	6	6	6	B.	—	% à 200 ,,
Dniester Bahn	—	—	—	—	5	—	5	W.	29 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Donau-Drau*(Battasz.-Domb.)	—	—	—	—	5	—	5	W.	—	do. pr. do.
Dux-Bodenbach	5	5	5	5	5	—	5	W.	107	do. pr. do.
do. Lit B.	—	—	—	—	5	—	5	W.	108	do. pr. do.
Erzherzog Albrechtbahn*	—	—	—	—	5	—	5	W.	—	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser*	7	7	5	5	5	—	5	W.	139	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb.* 5 2/10	7	7	8	8 1/2	7	—	5	W.	245 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gera-Plauen Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	—	% à 200 Thlr.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	3	0	—	4	H.	—	% à 150 ,,
Gössnitz-Gera	—	—	—	4	4 4/5	—	4	L.	82 1/2	% à 100 ,,
Gotthardbahn 40% Einz.	—	—	—	—	6	—	6	B.	—	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	7	0	9	12	12	—		W.	195	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Gubeu	—	4	4	4	0	0	4	B.	36 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm.Prior.	—	5	5	5	2 1/2	0	5	B.	58 5/8	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	15	5	5	5	0	5	B.	37 3/4	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	—	—	—	—	5	5	5	B.	40 1/2	% à do.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	5	5	0	5	B.	58	% à 200 Thlr.
do. do. II. Serie	—	—	—	—	5	5	5	B.	61 1/2	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	9	9 1/2	9 1/2	11	11 3/5	9	4	F.	133 3/4	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahu	19 3/4	20	17 1/7	16 1/5	14 2/7	—	5	W.	205	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	5	5	5	5	5	—	5	W.	200	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	8 1/5	6 3/10	7 13/14	5	—	5	W.	201	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	5	5	5	5	—	5	W.	134	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahu* 5 2/10	—	5	5	5	5	—	5	W.	157	fl. ö. W. pr. 200 fl. Eiuz. i. S.
Leipzig-Dresden	28 1/2	14	14 1/2	19	16 1/2	16 1/3	4	L.	228 3/4	% à 100 Thlr.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	—	—	—	—	5	—	5	L.	72 1/2	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*.	7	7	5	5	5	—	5	W.	151	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	2	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	11 1/5	10 3/10	9 9/10	11 3/4	11	9	4	F.	179	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	4 1/2	—	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	—	—	—	—	0	0	4	B.	20 3/8	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Lundenburg-Nikolsb.-Grussb.	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Magdeburg-Halberstadt	15	10 1/2	8 2/3	8 1/2	8 1/2	—	4	B.	121 1/2	% }
do. Lit. B.	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/8	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	80	% }
do. Lit. C.	—	—	—	—	5	5	5	B.	104 1/4	% } à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig	19	14 1/2	12	16	14	14	4	L.	253 1/4	% }
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	94 3/4	% }
Mähr.-Schles. Centralbahu	—	—	5	5	—	—	5	W.	30	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	—	4	2	0	0	0	4	B.	44	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	0	1 5/8	—	5	B.	74 5/8	% à 200 ,,
Münster-Enschede Stamm-Prior.	—	—	—	—	1 1/2	5	5	B.	45 1/2	% à 200 ,,
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	98 1/4	% à 100 ,,
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	5 1/2	5 4/10	6 4/10	8 3/4	7 1/2	5 1/2	4 1/2	F.	119 3/8	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt*	—	4	4	4	4	4	4	B.	63 3/4	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	5	1	0	0	0	5	B.	53 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkbg.) Stamm-Pr.	—	—	—	2 1/2	5	—	5	L.	71 1/2	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	5	13 1/2	12 2/3	13 2/3	13 2/3	13 2/3	3 1/2	B.	166 5/8	% à 100 ,,
do. *Lit. B.	15	13 1/2	12 2/3	13 2/3	13 2/3	13 2/3	3 1/2	B.	146 7/8	% à 100 ,,
do. Lit. D.	—	—	—	—	—	—	3 1/2	B.	157 5/8	% à 100 ,,
Oberhessische*	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	—	3 1/2	F.	77	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	5	5	5	5	—	5	W.	183	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	—	5	W.	93 1/2	do. pr. do. i. S.
Oesterr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	10 1/2	12	12	12	10	—	5	W.	317	fl. ö. W. pr. Stck. v. frs. 500
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	16 3/5	5	3	4	4	—	5	W.	141 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	0	0	0	0	0	4	B.	45 3/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	0	0	0	0	0	5	B.	80	% à 200 ,,
Ostrau-Friedlaud	—	—	—	1	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Ndd. V.-B.)	5	5	4 1/2	4 1/2	4 1/2	—	4 1/2	W.	152	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4 9/10	6 3/4	6	4	4	F.	98 1/2	% à 500 fl. S. W.
Pommersche Centralbahn	—	—	—	4	4	—	o. Z.	B.	2 1/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	o. Z.	B.	20	% à 200 ,,
Prag-Dux	—	—	—	5	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	5	4	3	6	6 1/3	5	B.	123 7/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	5	6	6 1/3	5	B.	123	% à 200 ,,
Rheinische	7 1/8	7 4/5	8 2/5	10	9 2/5	9	4	B.	136	% à 250 ,,

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	102 1/4	% à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	102 1/4	% 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	100 7/8	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	99 3/4	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	99 3/4	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	96 3/4	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	99 1/4	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	99 1/2	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	99 5/8	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	99 1/8	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	96 1/2	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	99 5/8	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i. S.	W.	81 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn *	5 i. S.	W.	85 1/2	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	94 3/8	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	101 1/4	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	94 1/4	% 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	100 5/8	%
do. V. Emiss. *	4 1/2	L.	—	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5 i. S.	L.	96 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i. S.	L.	93 7/8	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	90 5/8	% à do. do.
Ungarisch-Galizische *	5 i. S.	W.	75 3/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn *	5 i. S.	W.	71	% à 300 fl. do.
Ungarische Ostbahn *	5 i. S.	W.	64 1/2	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn * (Stlw.-Raab-Graz)	5 i. S.	W.	78	% à 200 fl. do.
Vorarlberger *	5 i. S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Warschau-Terespol *	5	B.	96 3/8	% à 1000 u. 100 S. R. — 107 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	99	% à 500 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	98 3/4	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	96 1/2	% à do.
Werrabahn *	5	L.	96 3/4	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1868	1869	1870	1871	1872	1873	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Rheinische neue	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 250 Thlr.
do. Stamm-Prior.	7 1/3	7 4/5	8 2/5	10	9 2/5	—	4	B.	—	% à 250 "
do. * Litt. B.	—	4	4	4	4	4	4	B.	93 3/8	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	28 1/4	% à 200 "
Rumänische	—	—	—	—	3 3/5	—	5	B.	43 3/4	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	8	B.	90	% à 150 "
Russische Bahnen *	5	5	5 1/6	5 1/3	5 1/2	—	5	B.	101 5/8	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	40 1/2	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	25	% à 100 "
I. Siebenbürger *	5	5	5	5	5	—	5	W.	133	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	102 1/2	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	5	5	—	5	W.	134 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Thüringische	9	8 3/4	9	10 1/2	9	7 1/4	4	L.	121 5/8	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	4	4	4	4	4	4	4	L.	90 1/2	% à 100 "
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	101	% à 100 "
Tilsit-Insterburg	—	0	0	0	0	0	4	B.	31 7/8	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	9/10	1 1/6	1 1/20	1 1/4	—	5	B.	64 1/2	% à 100 "
Theissbahn * 5 2/10	19 3/4	8 7/25	7 1/2	10	5 3/4	—	5	W.	212	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	7	7	8	9	7	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	5	5	5	5	5	—	5	W.	104	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Ungar. Ostbahn *	—	5	5	5	5	—	5	W.	49	fl. do. pr. do.
Vorarlberger *	—	—	—	—	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Bromberg	—	—	—	—	4	—	4	B.	—	% à 500 R. P.
Warschau-Terespol *	—	5	5 1/2	5 1/2	—	—	5	B.	—	% à 100 R.S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	6 2/3	9 7/12	12	12	10	—	5	B.	80 3/4	Thlr. pr. 60 Rub.
Weimar-Gera *	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	77	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	57	% à 200 "
Werrabahn	2 1/4	1 1/3	1	3	2 2/3	—	4	F.	—	% à 100 "
Zwickau-Lengenf.-Falkenst. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	40 1/8	% à 200 "
Schweizer Centralbahn	6 2/5	6 4/5	6 8/10	9	9	—	oh. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 1/2	7	9	8	—	"	Ba.	—	fs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	—	"	Ba.	—	fs. pr. 500 " "
Schweizer Westbahn	0	0	0.4	2	1 3/5	—	"	Ba.	—	fs. pr. 500 " "
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	8 3/5	11 1/5	11 1/5	—	"	P.	—	fs. pr. 500 " "
do. Nordbahn	15 1/4	16 3/4	10 1/2	14 1/2	16 3/4	—	"	P.	—	fs. pr. 400 " "
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	5	6 5/8	6 3/5	—	"	P.	—	fs. pr. 500 " "
do. Südbahn	8	8		8	8	—	"	P.	—	fs. pr. 500 " "
do. Westbahn	7	7			7	—	"	P.	—	fs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12			12	—	"	P.	—	fs. pr. 500 " "

Officielle und Privat-Anzeigen.

1050 Stück 8 lagige Tragfedern von Gussstahl.

Die Bedingungen liegen im Centralbureau zu Königsberg zur Einsicht aus und werden auf Verlangen gegen Erstattung der Copialien von je 5 Sgr. übersendet werden.

Die Offerten sind bis zum **15. Mai cr. Vormittags 11 Uhr** mit entsprechender Aufschrift versehen der Unterzeichneten einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Die Direction.

Hannoversche Staatsbahn.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Luhebrücke bei Winsen, Meile $20{,}_{14}$—$20{,}_{15}$ der Lehrte - Harburger Bahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Bedingungsgemässe Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Luhebrücke bei Winsen"

bis **Donnerstag, den 21. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,** an das technische Bureau unterzeichneter Eisenbahn-Commission zu Harburg einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Zeichnung, Gewichtsberechnung sowie die Submissionsbedingungen liegen in unserm technischen Bureau zur Einsicht aus und können von diesem auch gegen Erstattung der Anfertigungskosten bezogen werden.

Harburg, den 27. April 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Hannoversche Staatsbahn.

Die Lieferung von 30 000 Stück schmiedeeisernen Stosswinkeln zur Verhinderung der Längenverschiebung von Stahlschienen und zwar:

5600 Stück mit Ausklinkungen und
24 400 „ ohne „

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Offerten darauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Stosswinkeln"

bis zu dem auf

Montag, den 18. Mai 1874, Vormittags 10 Uhr,

anberaumten Termine an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Bedingungen und Zeichnungen können in dem Bureau desselben eingesehen, auch auf portofreies Ansuchen von diesem bezogen werden.

Hannover, den 30. April 1874.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector.
gez. A. Reitemeier.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn.

Offert-Ausschreibung

für die Lieferung von Locomotiven, Tender und Reserve-Bestandtheile.

Für die Lieferung von:

9 Stück Lastzugs-Locomotive II. Categorie sammt Tender,
15 „ „ III. „ „ „

und den dazu gehörigen Reserve-Bestandtheilen und Tender-Ausrüstungs-Gegenständen, werden bis zum **27. Mai d. J., 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten Direction (Westbahnhof in Wien) Offerte mit der Aufschrift:

„Offerte für die Lieferung von Locomotiven und Tender"

versiegelt entgegen genommen.

Die bezüglichen „allgemeinen und speciellen Bedingnisshefte" für diese Lieferung können von heute ab im Bureau der Directions-Abtheilung II, für Maschinenwesen erhoben, und die Zeichnungen dort ebenfalls eingesehen werden.

Wien, am 1. Mai 1874.

Von der Direction.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Von der diesseitigen Verwaltung wird zur Ausarbeitung von Specialprojecten sofort ein im Entwerfen von Bahnhofsanlagen gewandter **Bauführer** gesucht. Meldungen unter Beifügung von Zeugnissen und Angabe des beanspruchten Honorars nimmt der Unterzeichnete entgegen.

Guben, den 29. April 1874.

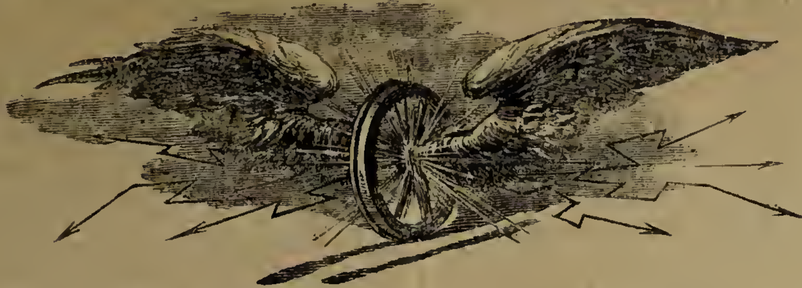
Der stellvertretende Betriebs-Director.
Witt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 38. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 15. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 13. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 10 des Anzeigers überzähliger Güter bei.

Zum Entwurf eines Gesetzes, betr. die Anlage von Eisenbahnen in Preussen.

Aus der Denkschrift des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche.

II. Der Landes-Eisenbahnplan und die Vornahme von Vorarbeiten.

Im § 6 ist für die planmässige Erweiterung des Landes-Eisenbahnnetzes die periodische Festsetzung derjenigen Linien (die Aufstellung des Landes-Eisenbahnplans) vorgesehen, für welche die Anfertigung der Vorbeiten im Landesinteresse wünschenswerth erscheint. —

Die Spezial-Untersuchungs-Commission hat bei der bisherigen Ertheilung der Erlaubniss zu Vorarbeiten den Mangel objectiver Norm und die Gleichmässigkeit der Entscheidungen vermisst und glaubt für die zukünftige Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes gegen diesen Missstand Vorsorge durch vorherige Bezeichnung der Linien treffen zu können, deren Ausbau von vorn herein im öffentlichen Interesse nothwendig oder nützlich erscheint.

Sie verkennt dabei nicht, dass der so aufgestellte Landes-Eisenbahnplan nicht ein für immer abgegrenzter sein kann und dass bei der Wandlung der Verkehrsverhältnisse die Verwaltung zur absoluten Innehaltung der darin verzeichneten Linien nicht verpflichtet, die freie Bewegung der Verwaltung vielmehr nicht ausgeschlossen werden kann.

Wäre das Preussische Eisenbahnnetz heute vollständig neu zu bauen, so müsste die planmässige Feststellung der Hauptlinien, die Bestimmung der grossen Verkehrsrouten zwischen den Hauptorten und den Verkehrscentren durch einen vollständigen Plan zweckmässiger und einheitlicher erfolgen können, als thatsächlich der Ausbau der grossen Verkehrswege in Preussen vor sich gegangen ist. Da indessen die hauptsächlichsten Schienenwege fertig gestellt sind und es sich zur Zeit im Wesentlichen nur um den Anschluss neuer Landschaften oder einzelner Orte an das bestehende Eisenbahnnetz oder um Verbesserung einzelner Verbindungen innerhalb bestehender Eisenbahnnetze, um Abkürzungs- und Verbindungslinien handeln kann, so muss der Versuch, die zu bauenden Linien vorher in voller Ausdehnung festzusetzen, als verfehlt bezeichnet werden. Ueber den Bau derjenigen Linien, die hauptsächlich locale Interessen berücksichtigen sollen, werden die localen Interessenten und über den Bau derjenigen Linien, welche zur Verbesserung bestehender Eisenbahnen dienen, die Privat-Eisenbahn-Unternehmer zuvörderst selbst eingehende Untersuchungen anstellen müssen, um die Grundlage eines sicheren Urtheils gewinnen zu können. Es wird um so mehr nothwendig sein, die Anträge dieser Interessenten vor ausgedehnter Festsetzung der Linien abzuwarten, da die Frage der Capitalsbeschaffung hierfür die wesentlichste ist und unmöglich von der Staatsregierung vorgesehen werden kann, für welche Linien das Anlagecapital zunächst von den Betheiligten aufgebracht werden wird. Regelmässig wird aus diesem Grunde die Vorlage von Eisenbahnprojecten Seitens der Privat-Unternehmer abgewartet werden können und müssen, und erst auf Grund dieser Vorlagen wird die Staatsregierung in der Lage sein, zu befinden, welche der in Vorschlag gebrachten Linien und welcher der Unternehmer im öffentlichen Interesse den Vorzug verdient. Diese Entscheidung kann im Voraus mit einiger Sicherheit nicht getroffen werden, vielmehr muss von der entscheidenden Staatsbehörde die allseitige Beurtheilung und Würdigung der einschlagenden Verhältnisse erwartet werden, da anderenfalls gesetzliche Vorschriften Fehlgriffe und Mangel an Einheit niemals verhindern können.

Wie wenig von einem solchen Landes-Eisenbahnplan zu erwarten ist, geht daraus hervor, dass nach den Motiven des Gesetz-Entwurfs der Plan nicht veröffentlicht werden kann, „weil die Rücksichten für eine öffentliche Darlegung und Erörterung sich nicht immer eignen". Der Plan wird somit ein theorethisches Geheimniss bleiben, von welchem kein Privat-Unternehmer Gebrauch machen kann und darf.

Es ist von hohem Interesse, dass im Bericht der Spezial-Untersuchungs-Commission constatirt ist, dass ein Landes-Eisenbahnplan in der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministerii seit dem Jahr 1869 existirt und bei Ertheilung der Erlaubniss zu den Vorarbeiten, resp. der Concessionirung der Bahnen bisher schon der Erwägung zu Grunde gelegt ist. Gleichwohl hat die Spezial-Untersuchungs-Commission gerade in dem bisherigen Verfahren bei der Ertheilung der Erlaubniss zu den Vorarbeiten feste leitende Grundsätze vermisst; und was den weiteren Ausbau des Preussischen Eisenbahnnetzes seit dieser Zeit betrifft, so zeigt die Eisenbahnkarte, dass die Bahnnetze zwar ausgedehnter, aber vielfach zerstückelter geworden sind und dass die einheitliche Zusammenlegung der Netze seit dieser Zeit nur unwesentliche Fortschritte gemacht hat. An sich würde die Aufstellung des Landes-Eisenbahnplans eine zwar nutzlose, aber unschädliche Arbeit sein, wenn nicht daran im Gesetz-Entwurf die Consequenz geknüpft wäre, dass die Erlaubniss zur Anfertigung von Vorarbeiten durch den Landes-Eisenbahnplan beschränkt wird.

Die in dieser Beziehung im § 9 aufgenommene Bestimmung, dass die Erlaubniss zu den Vorarbeiten derjenigen Linien, die nicht in den Landes-Eisenbahnplan aufgenommen sind, nur ertheilt werden kann, wenn der Ausbau derselben der Durchführung des Landes-Eisenbahnplans nicht entgegensteht, muss ebenso wie die Bestimmung im § 12, dass aus diesem Grunde nachträglich die Erlaubniss vom Handelsminister zurückgezogen werden kann, als schädlich angesehen werden.

Den Vorarbeiten wird im Entwurf einerseits zu grosse Bedeutung beigemessen, da die Erlaubniss dazu von besonderen Bedingungen abhängig gemacht wird, andererseits wird ihre Bedeutung verkannt, da die Wahl der zu bearbeitenden Linien zunächst durch den Landes-Eisenbahnplan bestimmt werden soll, und die Initiative für die Concessionirung nicht lediglich von den Vorarbeiten abhängig gemacht wird.

Die Vorarbeiten geben, wie mit Recht im Entwurf ausgesprochen wird, dem Unternehmer irgend ein Vorrecht nicht. Die besondere Ertheilung der Erlaubniss zu den Vorarbeiten kann daher nur deshalb erforderlich erachtet werden, weil die Grundbesitzer durch dieselben im Gebrauch ihrer Grundstücke mehr oder minder beeinträchtigt werden und Missbrauch auf den Grundstücken bei Anfertigung der Vorarbeiten getrieben werden kann. Der Regel nach ist letztere Gefahr gering, sie wird nur da steigen, wo besondere Objecte, z. B. Waldungen, oder Terrainunebenheiten besondere Massregeln zur Auffindung der Eisenbahnlinien nothwendig machen.

Es ist indessen mit Recht schon von der Spezial-Untersuchungs-Commission auf die Analogie des Bergbaues hingewiesen, da das Berggesetz das Schürfen Jedermann gegen Entschädigung frei giebt, obwohl das Schürfen den Grundbesitzer in höherem Masse beeinträchtigt, als die Anfertigung der Vorarbeiten zu den Eisenbahnen.

Es wird hiernach die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten regelmässig jedem Bewerber freigestellt werden können, wenn Sicherheit für die den Grundbesitzern etwa entstehenden Schäden und Kosten bestellt und wenn im Gesetz vorgesehen wird, dass wegen Missbrauchs die Erlaubniss zu den Vorarbeiten entzogen werden kann. Nach dem Dafürhalten des Vereins wird daher die Frage der Vorarbeiten unbedenklich nach Massgabe des folgenden § 3 des Reichs-Gesetz-Entwurfs des Vereins der Privatbahnen geordnet werden können.

„Die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten zum Zweck „der Erwirkung einer Eisenbahn-Concession, ist von den Landes-„regierungen, in deren Gebiete die Eisenbahn erbaut werden soll, „auf Ansuchen jedem Berwerber, welcher Sicherheit wegen der „daraus den Grundbesitzern etwa erwachsenden Schäden und Kosten „bestellt, unter Festsetzung einer angemessenen Präclusivfrist für „Beginn und Vollendung der Vorarbeiten zu ertheilen."

„Von jeder Erlaubniss zu Vorarbeiten, sowie von den Seitens „einer Landesregierung beschlossenen Vorarbeiten ist dem Reichs-„Eisenbahn-Amt (§ 31) Anzeige zu erstatten, welches darüber im „Reichs-Anzeiger Bekanntmachung erlässt."

„Gleiche Anzeige erfolgt, wenn die zur Vornahme von Vor-„arbeiten gestellte Frist versäumt, oder von der Landesregierung, „welche die Vorarbeiten beabsichtigt hatte, beschlossen wird, die-„selben einzustellen."

Uebrigens muss mit den Motiven anerkannt werden, dass die Bestimmungen über den Umfang und die Art des polizeilichen Schutzes bei Anfertigung der Vorarbeiten, mit anderen Worten über die Verpflichtung der Grundbesitzer, die Betretung und Vermessung ihrer Grundstücke dem Unternehmer zu gestatten, nicht in das Concessions-Gesetz, sondern in das Gesetz über die Enteignung des Grundeigenthums gehören.

Zweckmässig erscheint es, dass der Ertheilung der Erlaubniss zu den Vorarbeiten die nöthige Publicität gegeben wird.

(Fortsetzung folgt.)

Vereinfachung des Personen-Billet-Apparates.*)

Die Frage der Vereinfachung des Billet-Apparates ist in dieser Zeitung mehrfach erörtert worden, doch sind die — zwar gut gemeinten — Vorschläge in der Praxis unausführbar.

Das Eisenbahnwesen verlangt mit Recht eine genaue Statistik, doch wird diese durch die bisher gemachten Vorschläge ganz bei Seite gesetzt.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn hat eine Einrichtung getroffen, welche die Frage der Vereinfachung des Billet-Apparates wohl am nächsten gelöst hat. — Dieselbe hat allen Stationen, welche durchschnittlich täglich weniger als 200 Billets verkaufen, Blanquet-Billets für alle Classen überwiesen. Diese Billets enthalten einen Stamm und das Billet mit einem Coupon und ist in denselben nur die Bestimmungsstation nebst Tarifsatz mit der Feder einzutragen.

Die Abstempelung erfolgt wie bei jedem Edmonson'schen-Billet. Für diese Blanquet-Billets sind sämmtliche frühere Billets nach solchen Stationen ausgefallen, nach welchen pro Jahr zusammen nicht mehr als 12 Billets verkauft worden sind. Stationen, welche früher 1200—1500 Billetsorten hatten, besitzen jetzt nur noch 120—500 Sorten. — Durchschnittlich wird täglich höchstens 1 Billet mit der Feder ausgefüllt, was keine Arbeit ist im Vergleich mit der dem Billeteur gewordenen bedeutenden Erleichterung.

Elberfeld, 8. Mai 1874.

Engelhardt,
Vorstand der Personen-Controle.

*) Wir bemerken bei dieser Gelegenheit, dass unter Bezugnahme auf den Schlusssatz des das vorstehende Thema behandelnden Aufsatzes in No. 35 von sachkundiger Seite darauf aufmerksam gemacht wird, dass die auf den Oberhessischen Eisenbahnen bestehende Einrichtung, ein Billet 1. oder 2. Classe durch Aufdrücken eines „R" in ein Retourbillet der nächst niederen Classe zu metamorphosiren, zwar sehr zu empfehlen, aber nur dann auch auf grösseren Stationen ohne Störung durchführbar sei, wenn der bezügliche Aufdruck gleich durch die Stempelpresse hergestellt werden könne.

Berliner Briefe.

Berlin, 11. Mai 1874. (Neubauten; Tariffrage; Hannover-Altenbekener und Magdeburg-Halberstädter Bahn; Vienenburg-Langelsheim; Hannover-Stettin; Hannoversche und Holsteinische Bahnen; Rheinische Eisenbahn; Köln-Mindener Eisenbahn; Plessnersche Eisenbahnbau-gesellschaft.)

In den Kreisen hiesiger Eisenbahnactionäre macht sich eine gewisse Missstimmung geltend wegen der Neubauten, welche Seitens einiger Gesellschaften bereits beschlossen worden sind oder in der nächsten Generalversammlung zum Beschluss erhoben werden sollen. Es wird dabei vielfach übersehen, dass die Erweiterung des Bahnnetzes meistens durch eine Zwangslage verlangt wird. Schon vor beinahe zwei Jahren ist in diesen Besprechungen geltend gemacht worden, dass die lediglich im Interesse der Finanzirung unternommenen Eisenbahnprojecte insofern eine höhere Gefahr für die bestehenden Bahngesellschaften herbeiführen, weil sie dieselben zu kostspieligen Erweiterungsbauten zwingen. Die Bahnverwaltungen haben hinterher, wenn es irgend die Verhältnisse erlaubten, bereits genehmigte Projecte vertagt und würden dies vielleicht in noch mehr Fällen thun, wenn nicht alsdann die Adjacenten regelmässig Olymp und Acheron in Bewegung setzten, um sich die in Aussicht gestellte Bahn nicht entgehen zu lassen. Der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, welcher bekanntlich in der Tariffrage eine so oppositionelle — übrigens fast allgemein gemissbilligte — Haltung einnahm, verlangte erst neulich viva voce, dass doch ja alle Bahnen zur Ausführung ihrer projectirten Bauten von obenher angehalten werden sollten. Jener Verein, der mit Unrecht von sich behauptet, gemeinsame Interessen zu vertreten, würde mit seinem Votum wenig ins Gewicht fallen, wenn nicht die Concurrenz bei vielen Projecten den Ausschlag geben müsste. Dass der Staat in letzter Zeit ein so gewaltiger Concurrent wird, ist dabei auch zu berücksichtigen. Der Umstand, dass der Staat bei seinen Neubauten in erster Linie strategischen Erwägungen Rechnung trägt, ist keinenfalls geeignet, die oben erwähnte Zwangslage, Zwangslage, welche für viele Gesellschaften obwaltet, zu erleichtern. In parlamentarischen Kreisen wird es auch gegenwärtig viel besprochen, dass bei den Projecten, welche die Regierung in petto hat, die wirthschaftlichen Verhältnisse in zu geringem Maasse eine Berücksichtigung gefunden haben. Es ist von dieser Ansicht Act zu nehmen, weil dieselbe auch von dem Theil der massgebenden politischen Tagespresse aufgegriffen wird, welcher sonst in allen Fragen mit der Regierung geht. Die betheiligte Provinzialpresse wünscht im Interesse der durch die neue Eisenbahn-Anleihe ihrer Meinung nach nicht genügend berücksichtigten Provinzen, dass die Vorlage vom Abgeordnetenhause nicht genehmigt werde, ohne einen Hinweis auf die an die Vorlage sich knüpfenden Bedenken.

Es bestätigt sich, dass die Erhebungen in Sachen der Tariffrage eine Steigerung der Betriebsausgaben auf durchschnittlich 70 % dargethan haben. Die Brutto-Einnahmen der Deutschen Eisenbahnen beliefen sich zufolge der von denselben eingesandten Berichte pro 1873 auf 610 208 390 Mark, wovon 65 % sich aus dem Güterverkehr ergaben. Der Nettoertrag beziffert sich auf 180 925 584 Mark. Die Betriebs- und sonstigen Ausgaben sind im Jahre 1873 im Durchschnitt bei allen Deutschen Bahnen auf ca. 70 % gestiegen. Die Steigerung der Ausgaben in den letzten Jahren beträgt 25 bis 50 %, für gewisse Arbeiterclassen und Materialien selbst 70 %. Die Vorlage, welche dem Bundesrathe unterbreitet worden ist, schlägt vor, den Markpfennig statt des bisherigen Pfennigs auf Frachtbriefen einzurechnen, jedoch nur als Maximum, d. h. mit sorgfältiger Schonung derjenigen Verkehrslinien, welche erheblich höhere Frachten nicht ohne die Concurrenz fremder Producte (Engl. Kohlen etc.) zu fördern, ertragen können. Von jeder Tariferhöhung sollen Getreide, Sämereien, Kartoffeln, Hülsenfrüchte und Salz befreit bleiben. Mit Rücksicht hierauf calculiren die Blätter, dass die Einnahme vom Güterverkehr, d. h. also von 65 % der Gesammtbruttoeinnahme, um fast 15 % erhöht werden und auch eine Steigerung der Reineinnahme von dem in Eisenbahnen angelegten Capital von $4_{,1}$ auf $5_{,5}$ % erzielt werden würde, welcher Ertrag freilich durch die Concurrenz neu eröffnender Linien, sowie durch den Umbau vieler Bahnhöfe etc. nicht unwesentlich gemindert werden dürfte. Diese Vorschläge sollen jedoch von der Voraussetzung abhängig gemacht sein, dass wenn auch zunächst Frachtzuschläge zu erheben sind, doch vom nächsten Jahre ein noch vor demselben festgestelltes Tarifsystem wenigstens in den wesentlichsten Puncten gleichmässig auf allen Bahnen zur Einführung gelange.

In der in Hannover abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Hannover-Altenbekener Eisenbahn wurden die auf der Tagesordnung stehenden Anträge fast einstimmig angenommen und demgemäss beschlossen: 1. Abschluss eines Vertrages mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebertragung der gesammten Verwaltung des Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmens an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft in Stelle des Gesellschafts- und Betriebs-Vertrages vom 16./17. Juni 1872; 2. entsprechende Aenderung des Statuts; 3. Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe im Betrage von $9^1/_4$ Millionen Thlr. mit Zinsgarantie der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zur Fertigstellung des Baues der Hannover-Altenbekener und Löhne-Vienenburger Bahnstrecken unter Wegfall der durch die General-Ver-

sammlung vom 30. Juni 1873 genehmigten Anleihe in Höhe von $3^3/_4$ Millionen Thaler.

In der einige Tage darauf abgehaltenen Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn wurden die Anträge der Gesellschaftsvorstände mit 1139 gegen 118 Stimmen angenommen. Die Anträge haben nachstehenden Wortlaut: „Die Generalversammlung wolle beschliessen: 1. der zwischen dem Verwaltungsrath und der Finanz- und Baucommission, sowie der Betriebsdirection der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft andererseits abgeschlossene Vertrag, betreffend Uebernahme der gesammten Verwaltung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft und Garantie für jährlich $4^1/_2$ Proc. Zinsen von $4^1/_4$ Millionen Thalern Prioritätsobligationen der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft wird genehmigt. II. Das Directorium wird ermächtigt, nach Verständigung mit dem Gesellschaftsausschuss Namens der Gesellschaft diejenigen Abänderungen des Vertrages ad 1., welche Seitens der Königl. Staatsregierung noch gefordert werden möchten, im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrath der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft vorzunehmen. III. Das Directorium wird ferner ermächtigt, nach Verständigung mit dem Gesellschaftsausschuss diejenigen Statutnachträge, welche durch die Beschlüsse ad I. und II. nothwendig werden, ihrer Wortfassung und ihrem Inhalte nach mit der Königl. Staatsregierung zu vereinbaren und mit rechtsverbindlicher Kraft für die Gesellschaft in deren Namen zu vollziehen.“ — Bezüglich der erworbenen Hannover-Altenbekener Actien erklärte Herr Generaldirector Lent, dass dieselben bei Aufstellung der Abschlüsse nicht nach dem jeweiligen Courswerth, sondern gleich den Bahneonten als stabile Activa zu buchen seien.

Laut Bekanntmachung der Landdrostei Hildesheim vom 2. Mai ist die Richtungslinie der Vienenburg-Langelsheimer Eisenbahn vom Bahnhof Grauhof bis zur Preussisch-Braunschweigischen Landesgrenze definitiv festgesetzt worden.

Das Project der Eisenbahn Stettin-Hannover hat eine Zeit lang geruht, wird aber jetzt wieder angeregt. Es sind zu diesem Zwecke Petitionen an das Herrenhaus und das Abgeordnetenhaus vorbereitet. Das Petitum wird dahin gehen, dass die genannten parlamentarischen Körperschaften ersucht werden, die Regierung zu ersuchen: Die Bahn Stettin-Hannover in der Richtung über Prenzlau, Templin, Wittstock, Pritzwalk, Perleberg, Wittenberge, Arendsee und Salzwedel in den Landes-Eisenbahn-plan aufzunehmen und den Bau derselben auf Staatskosten baldmöglichst auszuführen, oder, falls dies nicht angänglich, wenigstens finanziell in möglichst erheblichem Masse zu begünstigen. Es wird hervorgehoben, dass die adjacirenden Kreise und Städte bereit sind, das Unternehmen nach Kräften zu unterstützen und zur Durchführung selbst erhebliche Opfer nicht zu scheuen.

Das vom Handelsminister an die Ortsbehörde in Altona gerichtete Schreiben wegen Verbindung der Hannoverschen und Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen spricht sich dahin aus, dass es als zweckmässig erkannt sei, eine neue Elbbrücke auf Hamburger Gebiet bei Rothenburgsort anzulegen, welche Brücke zur ausschliesslichen Benutzung für die genannten Eisenbahnen reservirt bleibe. Von Rothenburgsort aus wird eine Rundbahn um Hamburg und die Alster angelegt werden, welche eine Ausdehnung von circa einer Meile erhalten würde, um dieselbe über Eimsbüttel nach dem sogen. Diebsteiche bei Altona zu führen, wo der Centralbahnhof eine zweckmässige Anlage erhalten kann. Von letzterem werden Zweig-Verbindungen mit den Elbquais und der Altona-Kieler Eisenbahn hergestellt.

Die Rheinische Eisenbahn hat ihre diesjährige ordentliche Generalversammlung auf den 10. Juni c. in Köln festgesetzt. Ausser Erledigung der üblichen Geschäfte soll der Antrag zur Berathung kommen, den Vorstand zu ermächtigen, a) $1^1/_2$ Millionen Thlr. für die Anlage des rechtsrheinischen Centralbahnhofes, b) $2^1/_2$ Millionen Thlr. zur Erweiterung und zum Umbau anderer Bahnhöfe, c) 6 Millionen Thlr. zum Bau der Anschlussbahn von Zeche Bonifacius nach Wanne und der Hochfelder Hüttenbahn, sowie zum Bau anderer Anschluss- und Zechenbahnen im Ruhrreviere — aufzunehmen.

Durch einen dem Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurf wird der Handelsminister ermächtigt, der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zum Zwecke der Herstellung einer Eisenbahn von Wesel nach Bocholt die vom Staate verfallene, von dem Commerzienrath Sabey zu Münster für die Ausführung dieser ihm concessionirten Eisenbahn in Werthpapieren zum Nominalbetrage von 28 600 Thlrn. bestellte Caution zu überweisen. Die Interessenten der Bahn haben bereits 50 000 Thlr. Bauzuschuss ihrerseits aufgebracht.

Die früher beanstandete Decharge ist dem Vorstande der Plessnerschen Eisenbahnbaugesellschaft gegen hundert und einige dissentirende Stimmen in der vorgestrigen Generalversammlung ertheilt worden.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 9. Mai 1874. (Neue Oesterreichische Bahnen. Verschleppung der Fusionsverhandlung. Oesterreichische Legislative. 20jährige Staatsgarantie. Grundbuchsgesetz. Gesteinsarbeiten. Verbandtarif-Conferenz. Ungarische Landtags-Verhandlung. Temesvar-Orsova. Rumänische Anschlüsse. Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Das Clearinghouse. Wien-Pottendorf.)

Der bis zum Herbst vertagte Oesterreichische Reichstag hat folgende neue Eisenbahnen dotirt: die Eisenbahnlinien Falkenau-Grasslitz, Pilsen-Klattau-Eisenstein, Rakonitz-Przibram-Protiwin, Leobersdorf-St. Pölten, Andiesenhofen-Ried, Troppau-Zauchtl-Vlarapass, Spalato-Siverich; ferner hat derselbe das Gesetz, betreffend die Bedingungen für die Fortführung der Lemberg-Czernowitzer Bahn von Lemberg an die Landesgrenze und dasjenige, betreffend das Erforderniss für die Leluchow-Tarnower und die Istrianer Bahnen angenommen.

Dagegen gelangte der im letzten Berichte erwähnte Gesetzentwurf über die Fusion der Nordwestbahn gar nicht zur Verhandlung, da sich der Eisenbahnausschuss dagegen aussprach. Diese Verschleppung der Eisenbahn-Fusionsfrage dürfte sehr unangenehme Folgen nach sich ziehen, da speciell die Lundenburg-Grussbach-Zellerndorfer Bahn dadurch in die precärste Lage gebracht worden ist und kaum ihre Verpflichtungen wird einhalten können. Sollte aber der Antrag Herbst's, die Gesetzvorlage ganz abzulehnen, angenommen werden, so wären andere üble Consequenzen zu befürchten und zwar der Verlust der angetragenen Rückzahlungssumme der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn für den Staatssäckel, das Aufgeben der Vortheile der Fusion in Bezug auf billigere Administration, billigere Tarife, günstigere Fahrordnung etc., welche den kleinen Bahnen zugute kommen sollten. Es war freilich ein Fehler der Regierung, einen so wichtigen Gesetzesvorschlag erst vor Thorschluss einzubringen.

Die Missstimmung über die Eisenbahn-Thätigkeit des Reichsrathes äussert sich auch bezüglich ungebührlicher Favorisirung Böhmens und der nördlich von Wien gelegenen Länder, während die südlichen Theile des Reiches sehr vernachlässigt werden.

Ueber den Werth der zwanzigjährigen Staatsgarantie, welche mehreren der genannten Bahnen gewährt wurde, äussert sich die „Freie Presse“ folgender Massen: Die Regierung hat wieder das Experiment mit der zwanzigjährigen Zinsgarantie in Anwendung gebracht. In Zeiten, wo der Geldmarkt kritiklos jedes Papier entgegennahm und die Actien selbst jener ungarantirten Bahnen, die gegenwärtig dem Concurse entgegengehen, zu anständigen Coursen an den Mann gebracht wurden, konnte der Gedankengang, welcher zu dieser eigenthümlichen Art der Garantie-Ertheilung führte, noch einige Berechtigung haben. Man ging nämlich von der Voraussetzung aus, dass die betreffenden Eisenbahnen bei sparsamer und vernünftiger Verwaltung nur in den ersten Jahren eines Staatszuschusses bedürfen werden, und man wollte sie daher durch die Feststellung eines Schlusstermines, über welchen hinaus die Garantie nicht mehr gelten sollte, eben zu einer vernünftigen Verwaltung zwingen. Diese Argumentation ist nicht ganz unrichtig, aber wir glauben, dass sie unter den gegenwärtigen Verhältnissen sehr schlecht am Platze ist. Heute ist der Anlagemarkt gegen Eisenbahnpapiere, insofern dieselben keine Staatsgarantie geniessen, sehr misstrauisch geworden. Man dürfte also höchstwahrscheinlich den Werth einer zwanzigjährigen Garantie etwas genauer untersuchen, das heisst berechnen, wie gross die jährliche Amortisations-Quote sein muss, damit das Capital binnen zwanzig Jahren amortisirt sei. Es stellt sich nun dabei heraus, dass unter der Voraussetzung, dass für 90jährig garantirte Papiere der Cours von 80 zu erreichen wäre, der entsprechende Cours eines 20jährig garantirten Papieres 56 ist. Wir wollen nun allerdings hoffen, dass der Geldmarkt nicht gar so pessimistisch rechnen dürfte, und dass in Berücksichtigung der Hoffnung, es werde ein derartiges Eisenbahnpapier auch nach dem Erlöschen der Staatsgarantie einen Werth behalten, der thatsächlich erreichbare Cours höher als 56 Percent sein wird. Eine sehr bedeutende Courseinbusse den in gewöhnlicher Weise garantirten Eisenbahnpapieren gegenüber halten wir jedoch für unvermeidlich, und um den Preis einer namhaften Erhöhung des Anlage-Capitals dürfte denn doch der in Aussicht gestellte wirthschaftliche Vortheil allzu theuer erkauft sein. Es dürfte sich demnach auch für jene Bahnen, welche nach der Ansicht der Regierung der Zinsengarantie nach 20 Jahren entbehren können, doch empfehlen, die volle 90- oder mindestens 50jährige Garantie auszusprechen.

Das Gesetz über die Anlegung von Eisenbahn-Grundbüchern wurde von beiden Häusern des Reichsrathes fast mit Sturmeseile durchgebracht. Es wird dem Zwecke, die Prioritätsgläubiger zu sichern, vollkommen entsprechen; dagegen in der Durchführung bezüglich der Evidenzhaltung von Eisenbahn-Grundstücken grossen Schwierigkeiten begegnen. Denselben suchen die Vorschläge abzuhelfen, welche von der Conferenz der Fachreferenten der Oesterreichischen Bahnen zu dem vom Oesterreichischen Justizministerium ausgearbeiteten Entwurfe einer Vollzugsvorschrift und zwar mit dem Beschlusse gemacht wurden, dass auch für die Bahnorgane eine gemeinsame Instruction ausgearbeitet werden soll. Da nun ausser Ungarn, der Schweiz und Oesterreich kein solches Gesetz anderswo existirt, so wäre dessen Besprechung in diesen Blättern sehr erwünscht.

Die Oesterreichische General-Inspection wünscht eine Zusammenstellung der Daten, betreffend die Gesteinsarbeit in Tunnels und bergmännisch betriebenen, sowie in bedeutenden offenen Felseinschnitten, um über den dermaligen Stand des Sprengwesens ein klares Bild zu erhalten.

Im Oesterreichischen Handelsministerium fand eine Conferenz über die Revision der Verbandtarife zum Zwecke des Schutzes der heimischen Industrie auf Grund eines Exposé der Oesterreichischen Staatsbahn statt, worin sich die Bahndirectionen über Initiative der Re-

gierung zu den entsprechenden Massnahmen bereit erklären. Dem Exposé war ein Verzeichniss der Tarif-Ermässigungen beigegeben, welche im internen Verkehre der Oesterreichischen Industrie für Eisen, Zucker und Metalle in letzter Zeit gewährt worden sind. Director Kopp erläuterte das Exposé dahin, dass er die Berechtigung der Klagen hervorhob, zu welchen die billigen Verbandstarife im Verkehre mit dem Auslande in ihrem Verhältnisse zu den internen Tarifen Anlass gaben; diesen Klagen abzuhelfen, ständen zwei Wege zu Gebote, die letztgenannten Tarife zu ermässigen, oder die erstgenannten zu erhöhen. Da das erstere zu thun den Bahnverwaltungen aus finanziellen Rücksichten unmöglich sei, so bleibe zum Schutze der Industrie nur der zweite Weg der Erhöhung der Verbandstarife im Verkehr mit dem Auslande offen. Director Rittershausen fügte hinzu, dass diese Absicht bei vielen deutschen Bahnen grosses Entgegenkommen gefunden habe, und dass, falls nicht die Oesterreichischen Verwaltungen mit Erhöhung der Verbandstarife beginnen, die Initiative hiezu von den ausländischen ausgehen würde; er deponirte ein von vierundvierzig Bahnverwaltungen in Braunschweig unterzeichnetes hierauf bezügliches Protocoll, das der Versammlung jedoch nicht zur Kenntniss gebracht wird. Der Vertreter der Brünner Kammer erwiderte hierauf, dass eine Schonung der Industrie durch eine im zollpolitischen Sinne zu regelnde Classification der Güter und durch Stabilität anzustreben sei; mit einer Erhöhung der Verbandstarife könne er sich nur insofern befreunden, wenn die billigen Exporttarife beibehalten und die Import-Tarife auch für Rohstoffe und Halbfabrikate nicht erhöht würden. Der Vertreter der Wiener Kammer constatirt, dass die Verbandstarife an sich keinen Anlass zu besondern Klagen gegeben hätten, nur die Differenz, welche die hohen Localtarife gegen dieselben zeigten, habe eine berechtigte Kritik erfahren und das Verlangen nach Ausgleichung des Missverhältnisses erregt. Die Erhöhung der Verbandstarife principiell aus zollpolitischen Gründen, um unsere Industrie gegen ausländische Importeure zu schützen, sei unthunlich; denn sobald das Ausland die schutzzöllnerische Absicht merken werde, wird es an Repressalien nicht fehlen. Die Ausgleichung des erwähnten Missverhältnisses durch Erhöhung und nicht durch Ermässigung der Tarife habe den ungünstigsten Eindruck gemacht. Erst bei Vorlage der projectirten Tarife werden die Handelsstandsvertreter im Stande sein, über jeden einzelnen derselben ihr Gutachten abzugeben. Der Vertreter der Prager Kammer glaubt, dass der Wagenladungstarif ein wirksames Mittel wäre um den mit der Revision der Verbandstarife angestrebten Zweck zu erreichen. Hofrath Jacobi versichert, dass eine nennenswerthe Erhöhung nur bei den Import-Tarifen in Aussicht genommen sei, bei den Import-Tarifen in Aussicht genommen sei, bei den Export-Tarifen sei dies in unwesentlichem Masse der Fall. Dr. Sochor erhob dagegen Einsprache, dass der projectirte Tarif den Kammern zur Begutachtung vorgelegt werden; er lege wohl den grössten Werth an ein Einverständniss mit den Frachtgebern, müsse sich aber dagegen verwahren, dass die Bahnverwaltungen in der Tarifbildung irgend beengt werden, insolange diese sich innerhalb der von den Concessionen gesetzten Grenzen bewege. Der Präsident der Wiener Kammer erwidert, dass naeh dieser Anschauung der mit der Einberufung von Handelsstandsvertetern angestrebte Zweck nicht erkennbar sei; und als hierauf einige Bahn-Directoren die principielle Zustimmung zu einer Erhöhung der Verbandstarife begehrten, verwahrte sich derselbe, nachdem keine bestimmten Tarifprojecte vorliegen, ausdrücklich dagegen, dass irgendwelche Consequenz aus den Pourparlers auf eine principielle Zustimmung zur allgemeinen Erhöhung der Verbandstarife gezogen werde, und alle andern Handelstandsvertreter schlossen sich dieser Erklärung an. In Folge dessen wurde in der Wiener Handelskammer eine Petition an das Handelsministerium des Inhalts beantragt, dass die Kammern in die Lage versetzt werden, über die projectirten Tarif-Aenderungen durch deren Mittheilung rechtzeitig ihr Gutachten abzugeben.

Die in Folge der Interpellation im Ungar. Landtage wegen des angeblich schadhaften Zustandes der Szolnoker Theissbrücke vorgenommene Expertise zeigte, dass zu einer Beunruhigung gar kein Anlass vorhanden sei. Ferner passirte das Gesetz über die Haftung für Bahnunfälle das eine Haus und werden wir dasselbe nach der Sanktionirung besprechen. Die Verhandlungen zwischen der Ungarischen Regierung und den Vertretern der Saats-Eisenbahn-Gesellschaft in Angelegenheit der Concession der Linie Temesvar-Orsova wurden nach viertägiger Dauer zu Ende geführt. Das Resultat dieser Berathungen besteht in Folgenden: Die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft erhält die Concession zum Baue der Linie Temesvar-Orsova, wofür ihre Cumulativ-Garantie um eine Million erhöht wird. Die Concession tritt in Kraft, wenn der internationale Vertrag, betreffend den Anschluss der Rumänischen Bahnen bei Orsova und dem Tömöser Pass (bei Kronstadt) abgeschlossen und beide Anschlüsse an die Rumänischen Bahnen gesichert sind; der Ausbau der Strecke Temesvar-Orsova hat binnen 3½ Jahren von dem besagten Termine an zu erfolgen. Die Concession der Linie Temesvar-Orsova an die Oesterreichische Staatsbahn ist an keine anderweitige Bedingung oder Begünstigung geknüpft. Den Ansprüchen gegenüber, welche von Seiten der Vertreter der Staatsbahn-Gesellschaft geltend gemacht wurden, verhielt sich die Regierung vollständig ablehnend. Die von dem gewesenen Communications-Minister im Reichstage eingebrachte Vorlage, betreffend die Concession der Linie Kikinda-Pancsova an die Oesterreichische Staatsbahn, wird gleichzeitig mit der Einbringung des neuen Uebereinkommens im Parlamente zurückgezogen werden.

Die gleichfalls verhandelte Angelegenheit der Rumänischen Anschlüsse hat mit der Linie Temesvar-Orsova Weniges gemein. Mit der Rumänischen Regierung sind Verhandlungen im Zuge wegen des Anschlusses an den zwei Puncten Orsova und Kronstadt. Die mit der Staatsbahn gepflogenen Verhandlungen stehen damit nur insoferne in Zusammenhang, als sie die auf Ungarischem Gebiete auszuführende Fortsetzung der bei Orsova einmündenden Rumänischen Bahnen zum Gegenstande haben und bilden daher allerdings die nothwendige Vorbereitung zu den Verhandlungen mit der Rumänischen Regierung in Angelegenheit der Rumänischen Bahn-Anschlüsse.

In der am 5. d. M. stattgehabten Generalversammlung der Alföld-Fiumaner Eisenbahn fand die Verlesung des Geschäftsberichtes pro 1873 statt. Die an Stelle der seit der letzten Generalversammlung ausgeschiedenen Verwaltungsräthe provisorisch in den Ausschuss berufenen Mitglieder wurden definitiv zu Verwaltungsräthen gewählt. Schliesslich ermächtigte die Generalversammlung den Verwaltungsrath, mit der Creditanstalt ein Silber-Anlehen über 1 400 000 Gulden zu $6_{,55}$ Procent inclusive Amortisation, in fünfzig Jahren rückzahlbar, abzuschliessen und eventuell den Betrag von 1 400 000 auf 2 Millionen zu erhöhen, wenn die Regierung es gestattet, die Zinsen und Amortisationsquoten der weiteren 600 000 Gulden ebenfalls in die Betriebsrechnung einzustellen.

Zur Charakteristik des Verkehrs aut den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und der Thätigkeit des Central-Abrechnungsbureaus entnehmen wir folgende Daten dem von diesem Bureau herausgegebenen Rechenschaftsberichte: Die Anzahl der Verkehre auf den dem Clearing-house angehörigen Bahnen betrug im Ganzen 1473. Vom Central-Abrechnungsbureau wurden zusammen $3_{,6}$ Millionen Expeditionen geprüft; davon entfallen auf die Staatsbahn allein $0_{,9}$ Millionen, auf die Ferdinands-Nordbahn $0_{,5}$ Millionen, auf die Südbahn $0_{,5}$ Millionen, auf die Theissbahn $0_{,15}$ Millionen und auf die Ungarische Staatsbahn $0_{,11}$ Millionen. Die Gesammt-Einnahmen-Antheile, nach deren Verhältniss die Vertheilung der Kosten des Bureaus für 1873 stattgefunden hat, betrugen $52_{,9}$ Millionen Gulden; davon kommen auf die Alföld-Fiumaner Bahn $1_{,1}$ Million Gulden, auf die Galizische Carl-Ludwigbahn $1_{,8}$ Millionen Gulden, auf die Ferdinands-Nordbahn $8_{,7}$ Millionen Gulden, auf die Elisabethbahn $1_{,2}$ Millionen Gulden, auf die Rudolfbahn $2_{,2}$ Millionen Gulden, auf die Nordwestbahn $1_{,8}$ Millionen Gulden, auf die Oesterreichische Staatsbahn $13_{,9}$ Millionen Gulden, auf die Siebenbürger Bahn $1_{,1}$ Million Gulden, auf die Südbahn $6_{,6}$ Millionen Gulden, auf die Theissbahn $4_{,2}$ Millionen Gulden, auf die Ungarische Ostbahn $1_{,2}$ Millionen Gulden und auf die Ungarische Staatsbahn $1_{,9}$ Millionen Gulden. Von den obenerwähnten, für die Bahnverwaltungen abgerechneten Beträgen von 144 Millionen Gulden entfallen auf die Nordbahn $21_{,8}$ Millionen Gulden, auf die Staatsbahn $31_{,0}$ Millionen Gulden und auf die Südbahn $12_{,6}$ Millionen Gulden.

Die vorgestern eröffnete Wien-Pottendorfer Bahn geht von Meidling aus und mündet bei Pottendorf in die Grammat-Neusiedl-Wiener-Neustädter Bahn. Beide Unternehmungen sind gegenwärtig in Eine Gesellschaft (Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn) vereinigt und führt die Südbahn den Betrieb. Bekanntlich geht die Wien-Pottendorfer Bahn, nach Ratificirung des diesbezüglichen Uebereinkommens durch die Generalversammlung, in den Pachtbesitz der Südbahngesellschaft über, welcher durch die Uebernahme dieser Strecke mannigfache Vortheile erwachsen. Die Südbahn erspart vor Allem ein drittes Geleise, welches bei dem enormen Personenverkehre auf der Linie Wien-Neustadt unumgänglich nothwendig geworden. Nach den nunmehr genehmigten Statuten soll das Anlagecapital der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn aus dem Actiencapital von 4 390 000 Gulden in Silber und Prioritäts-Obligationen im Gesammtbetrage von 6 380 000 Gulden in Silber bestehen, und sollen hiervon 2 790 000 Gulden in Actien nebst 3 980 000 Gulden in Obligationen auf die Linie Wien-Pottendorf, 1 600 000 Gulden in Actien nebst 2 400 000 Gulden in Obligationen aber auf die Linie Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedl entfallen.

Ausland.

— *r* — **Frankreich.** In der Sitzung der Nationalversammlung vom 21. März l. J. wurde ein Gesetz über Erhöhung von Steuern und Einführung neuer Steuern angenommen.

Dieses Gesetz enthält in Bezug auf Eisenbahn-Transporte die Bestimmung „dass zu Gunsten des Staates eine Gebühr von 5 Proc. erhoben wird von der den Eisenbahngesellschaften zu bezahlenden Taxe für den Transport, die Ein- und Ausladung, die Lager- und die Uebergangskosten von einem Bahnnetze auf das andere von allen Waaren und sonstigen Gegenständen, welche zu den Tarifen der geringen Geschwindigkeit befördert werden.

Die Regierung kann die Einhebung dieser Gebühr zu Gunsten der Cerealien durch Decret vorübergehend suspendiren.

Von dieser Gebühr bleiben ausgenommen:

1. die von einer Grenze zur andern transitirenden Waaren.
2. die direct nach dem Auslande expedirten Waaren.

Die näheren Bedingungen, unter welchen diese Ausnahmen zugestanden werden, sollen durch ein Reglement festgesetzt werden.

Ein Dekret des Präsidenten der Republik vom 5. März erklärt als von öffentlichem Nutzen den Bau einer Bahn von Mirecourt an die Grenze des Departement Meurthe- und -Moselle, in der Richtung von Vézelise

Zur Ausführung der Bahn ist das Departement des Vosges ermächtigt, und demselben hierzu eine Subvention von 192 000 Frs. bewilligt.

Ein Dekret des Präsidenten der Republik vom 11. April erklärt als im öffentlichen Nutzen gelegen den Bau einer Bahn von Machecoul nach la Roche-sur-Yon mit Abzweigung nach Gilles-sur-Vic.

Zum Bau dieser Bahn wird das Departement der Vendée ermächtigt, und demselben hierzu eine Staatssubvention von 577 500 Frs. bewilligt.

Ein weiteres Dekret vom gleichen Datum erklärt nachstehende Bahnen von lokalem Interesse als im öffentlichen Nutzen gelegen:

1. von der Grenze des Departement Marne-et-Loire über la Flêche-Malicoure et la Suze in der Richtung von Beaugé au Mans.
2. von La Flêche nach Sablé.
3. von der Grenze des Departements Loire-et-Cher in der Richtung von Vendôme nach Château-du-Loire.
4. von Pont-de-Braye nach Saint-Calais.
5. von La Flêche an die Grenze des Departement Maine-et-Loire in der Richtung von Angers.

Zur Ausführung dieser Bahnen ist das Departement der Sarthe ermächtigt.

Ein Decret des Präsidenten der Republik vom 27. März erklärt als im öffentlichen Nutzen gelegen den Bau einer Bahn von Auduze in der Richtung gegen Lezan nach einem später durch die Verwaltung zu bestimmenden Punkte. Concessionäre sind in Gemässheit des bezüglichen provisorischen Vertrages die Herren Mazel, André und Casaubon.

—*r*— **Französische Westbahn.** Nach dem Geschäftsberichte über das Betriebsjahr 1873, welcher der Generalversammlung am 28. März erstattet wurde, beliefen sich die Ausgaben im Jahre 1873 auf 18 851 923,43 Frs. Die Einnahmen aus dem Betriebe betrugen im Jahre 1873 (abzüglich der Zehentsteuer) für das alte Netz 65 581 046,55 Frs., die Betriebskosten 34 126 810,21 Frs., so dass sich für das alte Netz ein Nettoertrag von 31 454 236,34 Frs. ergibt. Die Dividende, welche aus dem Ertrage des alten Netzes geschöpft wird, beträgt 17 Frs. 50 Cts. per Aktie. Die Gesammt-Einnahmen des neuen Netzes betrugen im Jahre 1873 27 589 486 Frs. 47 Cts., die Ausgaben 21 698 413 Frs. 47 Cts. Der Nettoertrag stellt sich hiernach auf 5 891 073 Frs.

— *r* — **Eisenbahnen in Sardinien.** Nach einer Mittheilung des „Monitore delle strade ferrate" werden die Arbeiten der Eisenbahnstrecke von Sassari nach Ozieri eifrig betrieben. Die bezeichnete Strecke, welche eine Totallänge von 46 Kilom. hat, ist auf dem schwierigsten Theile, dem von Sassari nach Ardara (10 Kilom.) fast vollendet. Die Betriebs-Eröffnung der ganzen Linie ist noch vor Ablauf dieses Jahres in Aussicht zu nehmen.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 14. April 1874. Vorsitzender Hartwich, Schriftführer Herr Streckert. Herr Frischen sprach über die Erzeugung electrischer Ströme mittelst Dampfkraft; in sehr eingehender Weise beschrieb derselbe die Erscheinungen und Wahrnehmungen der Electricität unter Vorführung ausgedehnter Experimente, erklärte das Magnetischwerden des Eisens durch electrische Stromerzeuger, die dynamo-electrischen Maschinen zum Minenzünden, erwähnte hierauf das Transportiren von Kraft mit Hülfe der Electricität und schliesslich die Erzeugung des electrischen Lichtes. —

Herr Naglo erläuterte sodann unter Vorzeigung eines Apparates das von dem Telegraphisten Meissner zu Cottbus erdachte System zum Geben von Zeichen Seitens der Bahnwärter und event. auch des Zugpersonals nach der Station. Dieser automatische Zeichengeber und Klopfer gestattet sowohl durch verschiedenmaliges Drehen einer Kurbel bestimmte Zeichen telegraphisch nach der Station zu geben, als auch mittelst eines Tasters direct nach der Station zu telegraphiren und Rückantwort zu entnehmen. Herr Schwabe legte einige Photographien der nach seinen Angaben für die Niederschlesisch-Märkische Bahn ausgeführten zweistöckigen Personenwagen III. Cl. der Berliner Verbindungsbahn und eines eisernen Kohlenwagens von 200 Ctrn. Tragfähigkeit vor; die ersteren, welche 90 Personen aufnehmen können, haben insofern eine nicht unwesentliche Verbesserung erhalten, als die bisherigen geraden Treppen an den beiden Stirnseiten durch leichter ersteigbare Wendeltreppen ersetzt sind und ausserdem das obere Stockwerk mit vorspringendem Dach und einer durchgehenden Fensterreihe auf den beiden Laufpfeilern versehen ist; die eisernen Kohlenwagen sind Behufs Selbstentladung an jeder Langseite mit 2 Klappthüren und im Boden ebenfalls mit 2 Klappen versehen, so dass nach Oeffnen dieser 6 Klappen der mit Kohlen beladenen Wagen von 4 Arbeitern in 10 Minuten entladen werden kann; nach Herstellung der projectirten Pfeilerbahn wird die Entladung jedoch noch rascher bewirkt werden können.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

16.	Mai	Aachen-Mastrichter-Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen.
16.	„	Schweizerische Westbahnen zu Lausanne.
18.	Mai	Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Wien.
18.	„	Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. S. S. 336.
19.	„	Böhmische Westbahn zu Wien. S. S. 336.
19.	„	Brünn-Rossitzer Eisenbahn in Wien.
20.	„	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in Braunschweig. Siehe Seite 357.
20.	„	Kaiserin Elisabethbahn zu Wien.
21.	„	Galizische Carl-Ludwigsbahn zu Wien.
21.	„	Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest.
22.	„	Altenburg-Zeitzer Eisenbahn zu Altenburg.
23.	„	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Teplitz. S. S. 323.
23.	„	Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden. Siehe Seite 373.
26.	„	Bayerische Osthahn zu München.
27.	„	Böhmische Nordhahn-Gesellschaft zu Prag. S. S. 351.
28.	„	Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. S. S. 346.
28.	„	Kaschau-Oderberger Eisenhahn zu Budapest.
28.	„	Turnau-Kralup-Prager Eisenhahn-Gesellschaft zu Prag. S. S. 351.
30.	„	Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges. zu Ludwigslust.
30.	„	Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag. Siehe Seite 375.
30.	„	Dux-Bodenbacher Eisenhahn-Ges. zu Wien.
1.	Juni	Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft zu Königsberg i. Pr.
3.	„	Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 385.
10.	„	Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft. S. S. 409.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
14.	Mai	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Schwellen	—
15.	„	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Schienen	375
15.	„	zu Wulffen	Berlin-Hamb. E.	Ziegelsteine	—
15.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Schraubenkuppelungen	364
15.	„	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	Achsen u. Tragfedern	389
15.	„	zu Dresden	Chemnitz-Aue-Adorf	Betriebs-Einrichtungen	389
15.	„	desgl.	desgl.	desgl.	389
15.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Dampfbagger-Verkauf	—
15.	„	zu Dresden	Pirna-Camenzer Verbdgsb.	Kropfeisen	—
15.	„	daselbst	dieselbe	Eiserne Fenster	—
16.	„	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Eschendielen	—
16.	„	zu Graben	dieselbe	Einfriedigungen	—
16.	„	zu Bremen	Hannov. Staatsb.	Bahnmeister-Wohnung auf Haltestelle Dörverden	—
16.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	6000 Ctr. Kalk	—
16.	„	zu Mülheim a. d. R.	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
18.	„	zu Düsseldorf	Berg.-Märk. E.	Bahnh.-Restaur. zu Blankenstein, Bommern u. Volmarstein	—
18.	„	zu Görlitz	Berlin-Görlitz	Granitwerksteine	—
18.	„	zu Hanau	Frankfurt-Bebraer E.	Weichensteller-Wohnungen	—
18.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Stosswinkel	389
18.	„	zu Leipzig	Leipzig-Dresden	Verkauf alter Schienen	364
18.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Hochbauten	—
18.	„	zu Hirschberg	dieselbe	Maurer-, Zimmer- etc. Arbeiten	—
18.	„	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Weichen, Kreuzungen etc.	—
19.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Steinkohlen	365
20.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Eiserner Ueberbau für Ruhrbrücke bei Kettwig	—
20.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Steinkohlen	—
21.	„	zu Harburg	Hannov. Staatsb.	Eiserner Ueberbau	389
22.	„	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Stosswinkel	413
22.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Bandagen etc.	413
23.	„	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Bauarbeiten	389
25.	„	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Erd- u. Kunstbauten	—
26.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Pappe-Eindeckungen	—
26.	„	zu Kiel	Kaiserl. Werft	Eisenb.-Transportwagen	—
27.	„	zu Frankfurt a. M.	Frankf.-Bebraer E.	Weichenschwellen	413
27.	„	zu Königsberg i/Pr.	Ostpreuss. Südb.	Güterwagen	413
27.	„	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Locomotiven und Tender	414
28.	„	zu Breslau	Breslau-Schw.-Freib.	Eisenconstruction	405
28.	„	zu Ludwigshafen	Pfälzische E.	Oberbaumaterialien	413
28.	„	zu Wien	Gl.-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven, Wagen etc. für die Istrianer Bahn	—
28.	„	zu Luxemburg	Stadt-Secretariat	Pferdebahn-Anlage	—
28.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Eis. Brücken-Ueberbau der Breslau-Mittelwalder E.	Nr. 39
30.	„	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Bauarbeiten	412
30.	„	daselbst	dieselbe	Bauarbeiten	412
30.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Wagen, Achsen etc.	412
1.	Juni	zu Cöln	Rheinische E.	Bekleidungsmaterialien	414
1.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Gasapparate etc.	413
15.	„	zu Erfurt	Thüringische E.	Uniformtuche	—
1.	Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 30. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 % bezw. $4^1/_2$ %), als Dividende für das Jahr 1873 ausbezahlt werden, wie folgt:

1) für die Pfälzische Ludwigsbahn:
Fünfundzwanzig Gulden S.-D. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1873;

2) für die Pfälzische Maximiliansbahn:
Fünf Gulden S.-D. W. pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1873.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern:
in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
" " bei Ph. Nic. Schmidt,
" Mannheim bei W. H. Ladenburg & Söhne,
" " bei der Rheinischen Creditbank,
" München bei der Bayerischen Vereinsbank,
" Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
" " bei S. Bleichroeder,
" Neustadt a/H. bei L. Dacqué,
" Ludwigshafen bei der Directions-Hauptcasse
sofort bezogen werden.

Die Actionäre, welche den neuen Couponbogen der Maxbahn-Actien noch nicht bezogen haben, sind ersucht, den Talon nebst den hinfällig gewordenen Dividendenscheinen No. 8, 9 und 10 des alten Couponsbogens bei der Directions-Hauptcasse gegen Ausfolgung des neuen Couponsbogens einzuliefern.

Ludwigshafen, 1. Mai 1874.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

Rheinische Eisenbahn.

Vom 1. Juli d. J. ab werden im Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande:

1. a) die bei Quantitäten über 100 Ctr. den Klassen A, B und dem Specialtarif I angehörenden Artikel bei Aufgabe von Quantitäten unter 100 Ctr. in einer besonderen Tarifklasse II, sowie die bei Quantitäten über 100 Ctr. der Klasse D angehörenden Artikel bei Aufgabe von Quantitäten unter 100 Ctr. zur Klasse A und
   b) der Artikel Hadern und Lumben zur Klasse II resp. A befördert.
2) Für die Beförderung von Phosphorit p. p. (Special-Tarif III) tritt ebenfalls ein erhöhter Tarifsatz in Kraft.
3) Vom genannten Tage ab tritt ausserdem der Special-Tarif für Kartoffeltransporte im Verkehr mit den Stationen Neuwied (rechtes und linkes Ufer) einerseits und Cüstrin, Kreuz, Filehne, Schoenlanke, Schneidemühl, Krojanke, Flatow, Linde, Firchau, Konitz, Bialosliwe, Miasteczko und Osiek andererseits ausser Kraft.

Köln, den 9. Mai 1874. **Die Direction.**

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von
600 Stück vierrädigen bedeckten Güterwagen (davon 300 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
400 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 200 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
1026 Stück 130 Millimeter starken Achsen aus Gussstahl mit Gussstahlscheibenrädern,
1081 Stück 130 Millimeter starken Achsen aus Gussstahl mit Speichenrädern,
4000 Stück 1100 Millimeter langen 8lagigen Gussstahl-Tragfedern,
170 Stück 2040 Millimeter langen 7lagigen Gussstahl-Tragfedern und
60 Stück 1726 Millimeter langen 7lagigen Gussstahl-Tragfedern
im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Wagen, Achsen und Federn"
versehen bis zu dem auf
Sonnabend, den 30. Mai c., Vormittags 11 Uhr,
in unserm Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen werden von unserm maschinentechnischen Bureau hierselbst, in welchem dieselben auch zur Einsicht ausliegen, auf portofreie Anträge unentgeldlich mitgetheilt, auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 9. Mai 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Hessische Ludwigseisenbahn-Gesellschaft.
Strecke: Alzey-Bingen.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers für das zweite Geleise zwischen Alzey und Armsheim, Abth. VII, Loos I und zwar in den zwischen den Stationen Alzey und Albig gelegenen Theilen der Gemarkungen Alzey und Albig erforderlichen Erd- und Planirarbeiten sollen auf dem Wege der Submission vergeben werden.

Die Erd- und Planirarbeiten sind veranschlagt zu 16 278 Fl. 08 Kr.

Der betreffende Kostenanschlag, die Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Bezirksingenieurs zu Worms zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum **30. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Hess. Ludwigseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken:
„Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten für die Herstellung des zweiten Geleises zwischen Alzey und Armsheim, Abth. VII, Loos 1 zwischen den Stationen Alzey und Albig."

Mainz, den 6. Mai 1874.

Im Auftrage des Verwaltungsrathes.
Der Ober-Ingenieur.
Kramer.

Hessische Ludwigseisenbahn-Gesellschaft.
Strecke: Frankfurt a. M. nach der Lahn.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten des zweiten Looses der Abtheilung II, sowie des 1. und 2. Looses der Abtheilung III von der Höchst-Sindlinger bis zur Langenhain-Lorsbacher Gemarkungsgrenze erforderlichen Arbeiten sollen auf dem Wege der Submission vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt wie folgt:

Abtheilung	Loos	Erd- u. Planirarbeiten		Kunstbauten		Unterbau		Chaussir- u. Pflasterarbeiten		Zusammen	
		Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.
II	2	91072	38	45805	36	6800	02	2781	09	146459	25
III	1	40379	53	22242	40	13432	11	14767	04	90821	48
III	2	53776	09	44758	03	7146	25	5642	—	111322	37
Im Ganzen		185228	40	112806	19	27378	38	23190	13	348603	50

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Klöss zu Sachsenhausen zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum **30. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigseisenbahngesellschaft zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken:

„Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten bei Erbauung der Bahn von Frankfurt a. M. nach der Lahn."

Mainz, den 7. Mai 1874.

Im Auftrage des Verwaltungsrathes.
Der Oberingenieur.
Kramer.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der zur innern Einrichtung einer auf dem Bahnhof Breslau der Oberschlesischen Eisenbahn neu zu erbauenden Gasanstalt erforderlichen Gasapparate, von 2 completten Wanddampfmaschinen und 2 completten Dampfkesseln, sowie einer Gasbehälterglocke, sollen im Submissionswege vergeben werden.

Versiegelte und frankirte Offerten mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung und Aufstellung von Gasapparaten etc." sind bis zum Submissionstermin

Montag, den 1. Juni c., Vormittags 11 Uhr,

im Bureau der Unterzeichneten abzugeben, woselbst auch Bedingungen und Zeichnungen bezogen warden können.

Breslau, den 8. Mai 1874.

Königliche Betriebs-Inspection.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

275 Stück Tiegelgussstahl-Bandagen für Locomotiv- und Tender-Räder;
330 Stück Bessemerstahl-Bandagen für Wagenräder;
1490 „ Puddelstahl-Bandagen für Wagenräder;
300 „ Gussstahl-Scheibenrädern für Wagen;
400 „ schmiedeeisernen Wagenradgerippen;
100 „ Wagenachswellen von Feinkorneisen;

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Bandagen resp. Rädern und Achswellen"

versehen, bis zum Submissions-Termine am

Freitag, den 22. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,

versiegelt und portofrei an das maschinentechnische Bureau der Direction auf hiesigem Bahnhofe — einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 4. Mai 1874.

Königliche Direction.

Ostpreussische Südbahn.

Es sollen 250 bedeckte Güterwagen, von denen 50 Stück mit Schaffnersitz und Bremse, beschafft und im Wege der Submission verdungen werden. Offerten auf weniger als 50 Wagen werden nicht angenommen.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus und werden gegen Einsendung resp. Einzahlung von 10 Sgr. Copialien übersendet, resp. verabfolgt werden.

Die Offerten sind bis zum **27. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,** einzureichen, zu welcher Zeit die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Königsberg, den 6. Mai 1874.

Die Direction.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von 750 Centnern Stosswinkel soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Freitag, den 22. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Stosswinkeln"

eingereicht sein müssen. Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 9. Mai 1874.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Pfälzische Eisenbahnen.

Es soll die Anfertigung und Lieferung nachverzeichneter Oberbaumaterialien zur Unterhaltung und zum Baue Pfälzischer Bahnlinien im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, und zwar von

a) 300 000 Kilogramm Schienen von Stahl oder mit Stahlkopf von 101 mm. Höhe,
b) 100 000 Kilogramm Schienen von Eisen von 101 mm. Höhe,
c) 320 Stück (ca. 82 500 Kilogr.) Vollschienen à $5,_{10}$ m. Länge zu Weichenzungen von Bessemer Stahl (nach Nassauer Profil No. II gewalzt),
d) 3000 Paar Schienenlaschen von Eisen
e) 16 000 Stück Schraubenbolzen
f) 70 000 „ Schienenkloben
g) 10 000 „ Unterlagsplatten } zu Schienen von 101 mm. Höhe,
h) 97 200 „ „ zu Schienen von 123 mm. Höhe,
i) 184 „ Gusskreuzungen mit den Winkeln 1/11, 1/9 und $1/7,_5$,
k) 140 „ einfache Weichen mit Ständern und Zubehör,
l) 10 „ Doppelweichen mit Ständern, Signalen und Zubehör.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden übrigens auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.

Die Offerten beliebe man an uns portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen resp. Kleineisenzeug oder Weichen"

längstens bis 28. d. M. einzureichen.

Ludwigshafen, 5. Mai 1874.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
v. Jaeger.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Die Lieferung von 8232 lfde. Meter Eichen-Weichenschwellen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Weichenschwellen"

bis zum

27. Mai c. Vormittags 11 Uhr

an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur gedachten Terminsstunde in Gegenwart der erschienenen Submittenten. Später eingehende Offerten können nicht berücksicht werden.

Exemplare der Bedingungen können gegen Einsendung des Betrages von $7^1/_2$ Sgr. von unserer Central-Material-Controle bezogen werden.

Frankfurt a. M., den 1. Mai 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Verding von Uniform-Materialien.

Zur Bekleidung unserer Betriebs-Beamten für das Jahr 1875 bedürfen wir ca. 23 000 Meter verschiedener Tuche, 46 000 Meter Futterstoffe, mehrere 100 Gross Dienstabzeichen und bronzirte Knöpfe, 6000 Stück gepresste und 1200 Stück Russische Mützenschirme, welche Materialien wir im Wege der Submission in Lieferung zu geben beabsichtigen.

Die Lieferungsbedingungen können entweder in unserem Directionsgebäude hier (im Bureau der Calculatur) oder in unserem Kleider-Depot am Central-Personen-Bahnhofe eingesehen, sowie auch auf frankirte Bestellungen von uns bezogen werden.

Die Lieferungs-Offerten wolle man versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Bekleidungs-Materialien"

bis zum **1. Juni c.** bei uns einreichen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Cöln, den 23. April 1874.

Die Direction.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Offert-Ausschreibung für die Lieferung von Locomotiven, Tender und Reserve-Bestandtheilen.

Für die Lieferung von:

9 Stück Lastzugs-Locomotive II. Categorie sammt Tender,
15 „ „ III. „ „ „

und den dazu gehörigen Reserve-Bestandtheilen und Tender-Ausrüstungs-Gegenständen, werden bis zum **27. Mai d. J., 12 Uhr Mittags** bei der unterzeichneten Direction (Westbahnhof in Wien) Offerte mit der Aufschrift:

„Offerte für die Lieferung von Locomotiven und Tender"

versiegelt entgegen genommen.

Die bezüglichen „allgemeinen und speciellen Bedingnisshefte" für diese Lieferung können von heute ab im Bureau der Directions-Abtheilung II, für Maschinenwesen erhoben, und die Zeichnungen dort ebenfalls eingesehen werden.

Wien, am 1. Mai 1874.

Von der Direction.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Von der diesseitigen Verwaltung wird zur Ausarbeitung von Specialprojecten sofort ein im Entwerfen von Bahnhofsanlagen gewandter **Bauführer** gesucht. Meldungen unter Beifügung von Zeugnissen und Angabe des beanspruchten Honorars nimmt der Unterzeichnete entgegen.

Guben, den 29. April 1874.

Der stellvertretende Betriebs-Director.
Witt.

Königliche Ostbahn.

Maschinen-Techniker, welche eine höhere technische Lehranstalt besucht haben, längere Zeit im Eisenbahnwesen thätig gewesen sind, und die Qualification als Locomotivführer besitzen, werden von der unterzeichneten Commission Behufs Einstellung als Werkmeister zu engagiren gesucht.

Jüngere Techniker von derselben theoretischen Ausbildung, welche geneigt sind, in den Eisenbahndienst überzutreten, können ebenfalls Behufs ihrer weiteren Ausbildung beschäftigt werden.

Reflectanten wollen ihre Atteste unter Angabe ihrer Ansprüche an uns einreichen.

Bromberg, den 7. Mai 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Maschinenbau-Verein zu Chemnitz

vormals: C. F. Schellenberg

gegründet im Jahre 1844

empfiehlt sich zur Ausführung von **Werkzeugmaschinen** in bewährtester Construction, als:

Maschinen für Metallbearbeitung.

Support-, Hand- und Plan-Drehbänke jeder Art.
Drehbänke für Eisenbahnwagen-, Tender- und Locomotiv-Räder,
Hobel-, Shaping- und Nuthstoss-Maschinen,
Wand-, Horizontal- und freistehende Bohrmaschinen,
Radial-, Cylinder- und Langloch-Bohrmaschinen,
Maschinen und Werkzeuge für Schraubenfabrication,
Räder-Theil- und Frais-Maschinen,
Maschinen für Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten,
do. „ Hüttenbetrieb,
Scheeren, Durchstoss- und Blechbiegemaschinen,
Dampfhämmer, Schmiedemaschinen und Ventilatoren,
Maschinen für Gewehrfabrikation.

Maschinen für Holzbearbeitung.

Einfache Gattersägen, Bund-Gattersägen,
Doppel- und Horizontal-Gattersägen,
Schwartensägen,
Kreis- und Band-Sägen,
Schweif- und Decoupir-Sägen,
Sägen-Stanzmaschinen, Sägen-Schärfmaschinen,
Hobelmaschinen für Breter, Pfosten und Simse,
Zapfen-Schneid- und Schlitz-Maschinen,
Vertical-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Horizontal-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Wand-Bohrmaschinen,
Freistehende Bohrmaschinen,
Frais-Maschinen.

Complete Fabrikeinrichtungen in dieser Branche werden zur schnellen Lieferung übernommen. **Courante Maschinen** sind stets vorräthig oder befinden sich in Arbeit.

Ausserdem liefert die Fabrik **Maschinen zum Heben und Fortschaffen von Lasten** jeder Art und ist vertreten:

in Wien durch Herrn **Julius Overhoff**,
in Leipzig durch die Herren **Gebr. Franke**,
in St. Petersburg durch Herrn **Franz Meyer**,
in Breslau durch Herrn **Aug. Polack**,
in Berlin durch Herrn **F. C. Heise**, Wallnertheaterstrasse 5.

Kundmachung.

55 gedeckte **Eisenbahn-Lastwaggons** mit Bremsen und 50 **Kohlenwaggons**, sämmtliche mit schmiedeeisernen Rädern, neu und ungebraucht, sind preiswürdig zu verkaufen.

Auskunft ertheilt die Allgem. Transport-Mittel-Leih-Gesellschaft in Wien, I Schottenring No. 20.

Ein unverh.

Locomotivführer

sucht als solcher Stellung bei einer Bahn oder einem Bauunternehmer. Gef. Offerten erbeten sub H c 51304 durch die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in Magdeburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicer Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 39. 1874.

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag**; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 18. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 16. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

 **Dieser Nummer liegt der dritte Bogen des Eisenbahnbeamten-Verzeichnisses pro 1874 bei.** 

Zur Reform des Eisenbahnbetriebs.

I. Was wir wollen.

Die häufigen Klagen über unzureichende Leistungen der Eisenbahnen, sowie über die aus der Verwaltung resultirenden hohen Betriebskosten stehen jetzt auf der Tagesordnung.

Die ganze gebildete Welt nimmt Theil an der Lösung der Frage, und an Stelle des Terrorismus, welchen Redner und Presse durch die gründliche Bespechung der Unfälle heraufbeschworen, ist ein wirkliches Interesse an der Fortbildung des Eisenbahnwesens getreten.

Zu beklagen ist, wenn bei diesem allgemeinen Drang zum Besseren und der Empfänglichkeit für alles dahin Zielende sich angebliche Fachstimmen hören lassen, welche im Grunde nichts Anderes beabsichtigen, als die Strömung zur tendenziösen Lösung der Frage, lediglich zum Wechsel der leitenden Personen zu benutzen. Ich erinnere an die Essener Broschüre „des erfahrenen Betriebs-Beamten."

Stichhaltig an derselben sind kaum mehr als die allgemeinen Wahrheiten, fast jedes Eingehen auf Details der Betriebs-Verwaltung ist verfehlt und es ist ein Mitzweck der folgenden Besprechungen, die Irrthümer jener Broschüre zu berichtigen.

Ohne erschöpfend sein zu sollen oder zu wollen, werden sich die Excursionen auf das ganze Gebiet des Eisenbahn-Betriebes erstrecken, und wird unter Letzterem verstanden: die Benutzung und Verwerthung der eisenbahnbaulichen Anlagen und des rollenden Materials für rationelle Ausführung von Transportleistungen: im Frieden für Reisende und Güter aller Art, im Kriege für Truppen, ihrer Kranken, des Armeematerials und Proviants.

1. Das Speditions-, Verwaltungs- und Cassengeschäft.

Der Eisenbahn-Betrieb umfasst somit:

2. Den Stationsdienst: Bildung und Gang der Züge, Bedienung der Güterhallen, Ladegeleise, Reparaturwerkstätten.

3. Den Fahrdienst auf offener Strecke: Hilfsdienst für 2 und 3: Telegraphie und Signale.

4. Die Betriebsleitung: die commerziellen Beziehungen, Tarife, Reclamationen. Fahrplan; Recrutirung, Ausbildung und Bezahlung der Arbeiter und Beamten. Mittel der Disciplinirung und der Beförderung der persönlichen Anhänglichkeit an die Verwaltung. Controle des Speditions- und Cassenwesens, des rollenden Materials und des äusseren Dienstes.

II. Sachliche Trennung der Ressorts.

In der Definition, dass man unter Eisenbahn-Betrieb die Benutzung und Verwerthung der baulichen Anlagen und des rollenden Materials zu Transportzwecken zu verstehen habe, liegt der Protest gegen die bis heute bestehende Verschmelzung des Baues mit dem technischen Theil des Betriebes, unter welcher Bezeichnung man den Stations- und Fahrdienst versteht, und der Trennung dieses technischen Theiles des Betriebes von dem commerziellen, welcher das Speditions-, Zoll-, Cassen-, Tarif- und Reclamationswesen umfasst.

Der Eisenbahnbau hat mit dem Betriebe nicht mehr und nicht weniger wie der Maschinen- und Werkstättendienst zu thun: der Betrieb soll eben mit den, von diesen beiden Branchen zu stellenden Mitteln seinerseits arbeiten; der Betrieb ist ein durchaus selbstständig für sich dastehendes Berufsfeld, gross genug, um die ganze Thatkraft eines befähigten Mannes zu beschäftigen und auszunutzen. Wenn man endlich eine gedeihliche Entwicklung erreichen und aus den trostlosen Halbheiten und Experimenten herauskommen will, so stelle man den Betrieb auf eigne Füsse!

III. Die Auffassung der Reformfrage des Eisenbahn-Betriebes.

Genauer besehen ist unser Eisenbahnbetrieb noch in den Kinderschuhen, und wir kleben noch an manchem alten Handwerksgebrauch des Fuhrwesens. Wenn ich sage wir, so meine ich die geehrte continentale Mitwelt, ich habe nicht den Gebrauch, von mir im Plural zu sprechen.

Weder bei allen Fachleuten, noch viel weniger beim Publicum ist die ganze Grossartigkeit der Macht der heutigen Transportmittel zum Bewusstsein gekommen, so dass die Auffassung der Verwendung herausgegangen wäre aus dem engen Rahmen der alten Gewohnheiten und mit der Tradition des alten Fuhrwesens gebrochen hätte.

An einer einzigen Stelle ist die wahre Bedeutung des Archimedes'schen Punctes erkannt, an dem der Hebel seine Stütze findet, um die Welt zu erschüttern, das ist unser grosser Generalstab.

Geleitet von einer grossen Idee, stark genug um alle unberechtigten Einreden zum Schweigen zu bringen, wäre wohl ein Transportsystem zu schaffen, das der Bedeutung der vorhandenen Mittel entspricht; während im Laufe des gewöhnlichen Daseins die kleine Auffassung siegt und nur Mittelmässiges erreicht wird, weil man sich über secundäre Fragen nicht einigen kann, weil man starr festhält an Systemen, weniger erfunden, um dem Urheber zu nützen, als der Sache zu schaden.

Das freie, volle Zugeständniss wirklicher Solidarität der Bahnverwaltungen unter einander bei sonst freier Concurrenz in Tariffragen für Wagenladungs-Local-Güter, das volle Verständniss der Zollverwaltung für die Bedürfnisse des Bahnbetriebes, die Einsicht des Publicums, dass seine Interessen aufs Engste mit denen der Bahn verknüpft sind: könnten zu Compromissen führen, welche zauberhaft auf die Umgestaltung des Transportwesens wirken müssten.

Der jetzige Moment scheint in der That günstig: halb Druck, halb Neigung; das Gefühl, dass etwas Grösseres geschehen müsse, dass es bei kleinen Concessionen diesmal kaum sein Bewenden behalten könne: giebt Berechtigung zur Annahme, dass die gegenseitigen Bedingungen entgegenkommend discutirt, und Einigungen erzielt werden, deren Tragweite nicht hinter dem nationalen Aufschwung der Gesammtauffassung der Tagesfragen zurücksteht. Wenn alle Partheien eingedenk der grossen Zeit, in der wir leben, wenn die Stärksten unter denen, die er-

starkt sind in nationalem und geistigem Ringen, voll für die Reform auf dem Gebiete des Verkehrswesens eintreten, kann es nicht fehlen, dass der Erfolg ein bedeutender sei.

Besonders das Publicum, welches sich bisher nicht nur passiv, oft sogar negirend verhalten, weil man versäumt ihm nachzuweisen, dass ohne sein Verständniss für die Transportfragen, ohne sein Entgegenkommen und seine thätige Mitwirkung die besten Maassnahmen nicht ein- und durchführbar sind; das Publicum muss sich schlüssig machen, herauszugehen aus der Negative oder dem Indifferentismus, da dieser Widerspruch zu den Functionen des gewaltigen Motors, der darauf hinarbeitet, Entfernungen und Zeitverluste zu vermindern, fast zu beseitigen, nichts Anderes producirt als Verluste: Verluste an Zeit, an Kraft, an Material. Die Negative ist der schlimmste Feind des Erfolges, des Wachsens der Einnahmen; sie hindert an einem Puncte die freie Bewegung wegen der Anhäufung des Materials, und erzeugt auf dem andern Puncte dessen Mangel. Beschleunigte Zufuhr und Abfuhr, transportfertige Auflieferung der Güter sind Lebensbedingungen zur Erreichung erhöhten Nutzeffectes. Die noch heute in voller Blüthe stehende Ansicht, man könne mit der Eisenbahn reisen, versenden und empfangen, wie mit dem Eil- und Frachtwagen, muss weichen, und hierzu ist die Presse und die Gesetzgebung berufen. Wer der mahnenden Stimme der Presse nicht nachgiebt, den mag das Gesetz belehren und es ist bekannt, dass einige wenige Entscheidungen Grund desselben hinreichen, um neuen Ideen wirksam einen schnellen Eingang zu verschaffen. Den Ernst solcher Mahnungen versteht Jeder, um bald darauf einzugestehen, dass sich's unter den neuen Bedingungen doch recht wohl leben lässt.

Es ist selbstverständlich, dass der leitende Betriebs-Beamte die Elemente der eisenbahnbau- und maschinentechnischen Berufszweige soweit kennen muss, um ein motivirtes Urtheil in allen Betriebs-Fragen zu haben, aber Bahnen, Maschinen und Wagen bauen soll und kann er nicht, ohne die ihm zufallende Aufgabe unvollkommen zu lösen und Zustände zu verewigen, die uns heut beschäftigen.

Es ist zu natürlich, dass der, welchem ein bestimmter Zweck vorgezeichnet ist, auch über die Mittel zur Ausführung disponirt, um die beabsichtigte Wirkung unmittelbar zu erreichen. Nur die gründlichste Detailkenntniss wird dem auch im Uebrigen als befähigt vorausgesetzten Betriebsleiter ermöglichen, das vergleichsweise beste Resultat zu erzielen. Leistungsfähigkeit der Bahn und der Maschinenkraft sowie Uebernahms-Bedingungen der Transporte; Production, Consumtion und Wagendisposition hängen eng aneinander.

Der Verfasser der Essener Broschüre proponirt nicht allein Beibehaltung dieser schwächsten und anfechtbarsten der bisherigen Betriebseinrichtungen; er will also nicht allein Bau und technischen Betrieb vereinigt lassen, sondern den commerziellen Betrieb noch hinzufügen! Man darf wohl fragen: ist der bautechnische Theil der Bahnverwaltung ein so wenig bedeutender, ein so wenig anspruchsvoller, dass er gestattet, noch einen ganzen Berufskreis nutzbringend mit zu verwalten? Hat der Herr Verfasser ein klares Bild von dem Umfange und der Mühsamkeit des commerziellen Betriebes? Ich erlaube mir für die betheiligten Branchen auf beide Fragen mit Nein zu antworten, überlasse ihm übrigens gern, das Gegentheil des ersten Satzes zu beweisen; wie ich den Nachweis der Richtigkeit des zweiten Nein eventuell führen werde. Die Accumulation zweier so bedeutender Geschäftzweige käme einfach auf das Einspannen von tüchtigen aber namenlosen Hilfskräften und Repräsentation durch Abgabe einiger hundert geflügelter Unterschriften heraus, der Sache wäre ein schlechter Dienst erwiesen, sowohl dem Bau, wie dem Betriebe.

Nach meiner Auffassung ist die Nothwendigkeit der Vereinigung von Bau und technischem Betrieb ein in der Urzeit entstandenes Dogma, welchem später aus Pietät und andern Gründen das Dasein erhalten blieb. Heute deducirt der Essener Herr aus diesem Dogma eine ganze Unfehlbarkeitstheorie.

Diese Thatsache ist zwar nicht ohne Vorgänge, gehört aber für den Eisenbahn-Betriebsmann in's Gebiet des Aberglaubens; der Laie indess könnte, wenn dies nicht ausgesprochen wird, in seinem Urtheil beirrt werden.

Ich zögere nicht, einen grossen Theil der Schuld der vergleichsweise in Deutschland zurückgebliebenen Entwicklung des Eisenbahn-Betriebes auf diese Verquickung ungleichartiger und diese Trennung zusammengehörender Branchen zurückzuführen: es liegt ein Verstoss gegen das Prinzip der richtigen Arbeitstheilung und andererseits eine Pression auf das Speditionswesen durch den technischen Betrieb darin, welche lähmend wirken mussten und gewirkt haben.

Die Idee der Vereinigung des Gesammtbetriebes in eine Hand, und Constituirung gesonderter Bau-, Maschinen- und Betriebs-Inspectionen für den gleichen Bezirk ist übrigens nicht neu, da dieselben bei unsern Nachbarn längst besteht, und jahrelanges Zusammenleben mit wechselnden fremden Verhältnissen hat mich von den Vorzügen dieses Systems überzeugt.

Trommer.

Zum Entwurf eines Gesetzes, betr. die Anlage von Eisenbahnen in Preussen.

Aus der Denkschrift des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche.

III. Ertheilung der landesherrlichen Concession. §§ 14—27.

Bezüglich der Anträge auf Concessionsertheilung für die Anlage von Privat-Eisenbahnen giebt die Frage zu wesentlicher Meinungsverschiedenheit Veranlassung, ob die Prüfung der Staatsregierung sich auch auf die finanziellen Grundlagen des Unternehmens und auf dessen solide Begründung zu erstrecken hat. Der Gesetz-Entwurf nimmt, in Uebereinstimmung mit der Auffassung der Mehrheit der Vertreter in der Special-Untersuchungs-Commission, das Recht des Staats in Anspruch resp. erkennt es als die Pflicht des Staats an, die solide Begründung der Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu überwachen und erfordert im Concessions-Antrag:

1) Die Angabe, in welcher Art die Aufbringung des nach dem Kostenanschlag zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn erforderlichen Capitals beabsichtigt ist, sowie die Bezeichnung der Frist, welche für den Nachweis der Aufbringung in Anspruch genommen wird;
2) den Prospect, durch welchen die Aufforderung zur Zeichnung von Actien erfolgen soll.

In weiterer Consequenz dieses Standpuncts wird vor der Aushändigung der Concessions-Urkunde der Nachweis erfordert,

1) dass die Zeichnung des Actiencapitals stattgefunden hat und
2) dass die Zeichner creditfähig sind, § 24.

Es soll dann eine weitere Controle über die Einzahlung und Verwendung des Actiencapitals dadurch gewonnen werden, dass, abweichend von den Bestimmungen des Actiengesetzes, 20 Proc. des Nominalbetrages der Actien von den Zeichnern im administrativen Zwangsverfahren durch den Handelsminister beigetrieben werden können, sowie dass der etwa beim Bau übrig bleibende Geldbetrag nach der Bestimmung des Handelsministers dem Reservefonds zuzuführen ist.

Endlich wird die Erhöhung des Anlagecapitals für den Fall, dass der in der Concessions-Urkunde festgesetzte Betrag sich als unzulänglich erweist, davon abhängig gemacht, dass die Ueberschreitung der Baufonds nicht durch Schuld des Concessions-Inhabers stattgefunden hat und die Entscheidung hierüber dem Handelsminister übertragen.

Die bisherige Praxis der Staatsregierung ist die gewesen, dass sowohl die Höhe, als die Art der Aufbringung des Anlagecapitals durch die Statuten resp. Concessions-Bedingungen festgesetzt ist resp., dass nach Erlass des Gesetzes vom 11. Juni 1870 bezüglich der Erhöhung des Stamm-Actiencapitals bestehender Gesellschaften vor der Eintragung in das Handelsregister der Handelsminister seine Erklärung für erforderlich erachtet, dass seinerseits Bedenken gegen die Erhöhung des Anlagecapitals der Gesellschaft nicht bestehen.

Es muss indessen nach den reichen Erfahrungen auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues für unmöglich erklärt werden, die Höhe des wirklich erforderlichen Anlagecapitals, wie ferner auch die Rentabilität eines neuen Eisenbahn-Unternehmens (von welchen Factoren die Solidität der Finanzirung wesentlich abhängt) mit Sicherheit zu bestimmen.

Die Kosten des Grunderwerbs, namentlich in bevölkerten Districten und in der Nähe grosser Städte, die Kosten der Erdarbeiten in nicht ganz ebenem Terrain, die Höhe der Löhne und der Materialienpreise schwanken erheblich, ebenso entziehen sich die Grösse des Verkehrs, die Höhe der Tarife und damit sowohl die Betriebs-Einnahmen, als die Betriebs-Ausgaben, welche letzteren nach dem Umfang der Transporte, der Art des Betriebes etc. sich richten, regelmässig der Vorrausberechnung.

Jedes Bahn-Unternehmen ist daher ein Geschäft von grossem Risico, über dessen finanziellen Erfolg Niemand vorher Sicheres angeben kann, den auch die Staatsregierung nicht zu übersehen vermag. In dieser Beziehung kommt aber auch in Betracht, dass bei den meisten neuen Bahn-Unternehmungen die Wünsche der Local-Interessenten sehr lebhaft auf das Zustandekommen der Bahnprojecte gerichtet sind und dass selbst Opfer, z. B. die Betheiligung bei dem Actiencapital von zweifelhafter Rentabilität, die Hinnahme unsicherer Actien an Zahlungsstatt, nicht gescheut werden. Wenn in neuester Zeit die Speculation sich des Eisenbahnbaues in höherem Grade, als bisher bemächtigen konnte und dabei sich zur Unterbringung der Actien des Mittels bediente, die Actien unter pari auszugeben, (sei es direct, sei es durch Vermittelung der General-Entreprise), so ist zu bemerken, dass dieser letztere Modus der Capitalsbeschaffung, wie auch der Bericht der Special-Untersuchungs-Commission anerkennt, wirthschaftlich nicht absolut zu verwerfen ist. Dass aber die Begründer der Bahnen Actien von sehr zweifelhaftem Werth unter das Publicum absetzen konnten, dafür ist der Grund nicht sowohl in den besonderen Verhältnissen der Eisenbahnen, als vielmehr in einem übermässigen Aufschwung des Speculationsgeistes zu suchen, welcher durch Misserfolge für längere Zeit seine gründliche Remedur fahren hat.

Die Unregelmässigkeiten in allen diesen Vorkommnissen sind gerade unter der Herrschaft des Systems zu Tage getreten, nach welchem die Staatsregierung die Concessions-Anträge nach ihrer soliden materiellen Begründung speciell zu prüfen auf sich genommen hat.

Der Bericht der Special-Untersuchungs-Commission enthält bei einer grossen Reihe von Neugründungen detaillirte Mittheilungen, wie die Staatsregierung in dieser ihrer Prüfung erfolglos gewesen ist.

Wie es möglich sein soll, die Prüfung über das bis jetzt in Anwendung gebrachte Maass auszudehnen und speciell auch noch die Creditwürdigkeit der Zeichner zu prüfen, ohne in das innerste Wesen der Gesellschaften, die Vermögensverhältnisse der Einzelnen einzugreifen und so die Initiative der Gesellschaften und den Eisenbahnbau selbst vollständig lahm zu legen, ist unerfindlich, auch in den Motiven zum Gesetz-Entwurf nicht angegeben.

Im Allgemeinen wird man sich der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass die formelle Prüfung der Concessionsanträge in ihrer finanziellen Begründung durch die Staatsregierung das Publicum über den Werth der Eisenbahn-Actien vielfach irregeleitet hat. Die Verschärfung der Prüfung wird diese Gefahr verstärken.

Bei der generellen Untersuchung dieser Frage darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass auch Eisenbahn-Actien-Gesellschaften, die schlecht rentiren und auf schwacher finanzieller Basis ruhen, den Verkehrs-Interessen grosse Dienste leisten können und dass deshalb ihr öffentlicher Nutzen nicht unbedingt geleugnet werden kann, weil sie im Wege der Privatspeculationen unter Mühen und Opfern zu Stande gekommen sind.

Was aber die einzelnen von der Staatsregierung im Gesetz-Entwurf vorgeschlagenen Mittel betrifft, die materielle und solide Begründung der Eisenbahn-Actien-Gesellschaften zu sichern, so erweisen sie sich bei näherer Untersuchung als von geringer Wirkung, sogar als gefährlich.

1) Die Prüfung des Prospects (§ 14 Nr. 5) ist nach der Meinung des Vereins mit Erfolg nicht ausführbar, weil die Rentabilität eines neuen Projects jeder Berechnung spottet, auch schädlich, weil das Publicum dadurch verleitet wird, die allein wirksame eigene Prüfung zu unterlassen.

2) Die Prüfung der Creditwürdigkeit der Zeichner (§ 24) ist ein nicht zu billigender Act wirthschaftlicher Bevormundung und practisch unausführbar.

3) Der vorgeschlagenen Einziehung der ersten 20 Proc. des Actiencapitals im Wege des administrativen Zwangsverfahrens (§ 24 und 31), steht das erhebliche rechtliche Bedenken entgegen, dass der Staatsbehörde doch nur die Befugnisse eines gesetzlichen Mandatars des Gesellschafts-Vorstandes gegen die Actionäre beigelegt werden können, somit auch letzteren die möglichen Einwendungen gegen die Zahlungs-Verpflichtung erhalten werden müssen, über welche nur im gerichtlichen Verfahren entschieden werden kann. Dieses Bedenken wird auch durch die Bestimmung nicht beseitigt, dass die Actionäre Seitens der Gesellschaft von der Zahlung nicht entbunden werden können. An sich wird überhaupt ein administratives Eingreifen in die Gesellschafts-Verhältnisse der in seinen Erfolgen zweifelhafteste Weg sein, den die Gesetzgebung einschlagen kann.

4) Was die Beschränkungen der Erhöhung des Anlagecapitals betrifft (§ 32), so kommt in Betracht, dass der Staat vom Standpunct des Gemeinwohls keine Veranlassung hat, der Ausgabe neuer Stammactien, im Falle der Unzulänglichkeit des ersten Anlagecapitals hindernd in den Weg zu treten, weil ohne jede Benachtheiligung der öffentlichen Interessen, der freien Entschliessung der Actionäre überlassen werden kann, ob sie selbst die zur Vollendung des Unternehmens und möglichsten Erhaltung ihres Besitzes erforderlichen Mittel hergeben wollen; etwa neu zutretende Actionäre aber über die Lage des Unternehmens, gegenüber den Erwartungen bei der Begründung der Gesellschaft, besser unterrichtet sind und somit selbst übersehen können, ob die Betheiligung am Unternehmen ihren finanziellen Interessen entsprechend ist. Thatsächlich hat sich deshalb auch bei unsoliden Gesellschaften die spätere Erhöhung des Stamm-Actiencapitals als vielfach schwierig, in manchen Fällen als unmöglich erwiesen.

Den Anträgen auf Ertheilung von Privilegien zu Prioritäts-Obligationen dagegen, wozu die Genehmigung der Staatsregierung nach anderen Gesetzen erforderlich ist, wird letztere unparteiischer und freier gegenüber stehen, wenn ihr die Festsetzung des ersten Anlagecapitals nicht obliegt.

Die im § 32 enthaltene Bestimmung, wonach die Erhöhung des Anlagecapitals im Falle des Verschuldens des Concessions-Inhabers nur aus besonderen Rücksichten gewährt werden soll, erscheint aus dem Grunde bedenklich, weil nicht nur die Actionäre durch die Schuld der Direction in sofortige Mitleidenschaft gezogen werden, sondern auch die Gläubiger der Gesellschaft, die mit der Schuld des Concessions-Inhabers nichts zu thun haben, durch die Concessions-Entziehung wesentlich betroffen werden. Die angedrohte Strafe trifft daher nicht sowohl den verschuldenden Theil selbst, als dritte Personen.

Diese Bestimmungen sind um so bedenklicher, weil sie auch die alten, wohlfundirten Gesellschaften bei Neubauten treffen, bei denen die Erhöhung des Actiencapitals an sich dem Publicum, wie der Staatsregierung gegenüber unbedenklich sein wird.

Das Resultat des Vorstehenden ist, dass nach der Meinung des Vereins die Bestimmungen des Gesetz-Entwurfs über die Prüfung des Anlagecapitals der Eisenbahn-Actien-Gesellschaften und deren solide Begründung schädlich wirken werden und aus dem Gesetz fortgelassen werden mögen, wie dies im Reichsgesetz-Entwurf des Vereins geschehen ist.

Soll den entwickelten Gründen entgegen die Erhöhung des ersten Anlagecapitals von dem Nichtvorhandensein einer Schuld des Unternehmers abhängig gemacht werden, so muss auf die obige Ausführung Bezug genommen werden, wonach die Entscheidung über die Frage der Schuld des Concessions-Inhabers nicht vom Handelsminister, sondern nur von richterlichen Behörden oder von dem Landes-Eisenbahnrath als Verwaltungs-Gerichtshof getroffen werden könnte, und es wird die Bestimmung in das Gesetz nur in der Fassung aufgenommen werden können, dass die Erhöhung des Anlagecapitals, durch Verausgabung neuer Stammactien, nicht abgeschlagen werden darf, wenn nicht durch Entscheidung des Gerichts (oder des Verwaltungsgerichts festgestellt ist, dass die Ueberschreitung des Anlagecapitals durch ein grobes Verschulden des Unternehmers entstanden ist. (Fortsetzung folgt.)

Vereinsgebiet.

— *k* — **Aus Sachsen.** (Chemnitz-Aue-Adorf; Sächsische Landtagsverhandlungen über Eisenbahnen; Geschäftsbericht der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn pro 1873.)

Aus Eibenstock wird berichtet, dass am 2. Mai der Durchbruch des Tunnels auf der Strecke Eibenstock-Schönheiderhammer der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn stattgefunden. Die Ausführung des Tunnels war von Italienischen Felsenarbeitern erfolgt. In circa vier Monaten hofft man mit der vollständigen Ausbohrung des Tunnels auf die vorgeschriebene Höhe und Breite fertig zu sein.

Während die Sächsische Eisenbahn-Baugesellschaft noch kürzlich für den Bau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn bedeutende Lieferungen ausschrieb, beraumt der Aufsichtsrath der Letzteren eine General-Versammlung für den 23. Mai a. c. an und setzt auf die Tagesordnung unter Anderem: Mittheilung und Beschlussfassung über die mit dem Staat wegen Uebernahme der Bahn und Liquidirung der Gesellschaft eingeleiteten Verhandlungen." Wie man hört, sollen die Vereinbarungen zwischen dem Staat und der Gesellschaft — vorbehältlich der Genehmigung der General-Versammlung — bereits formulirt und ziemlich günstig für den Staat sein. In der Hauptsache wäre das Abkommen folgendes: Die Gesellschaft lässt das bisher für den Bau und den Grunderwerb aufgewandte Capital fallen und der Staat übernimmt den Weiterbau und die Fertigstellung der Bahn, wie anderwärts aber geäussert wird, mit völlig freier Verfügung. Die etwa ausgegebenen Stammactien sollen mit pari eingelöst werden. Die Sächsische Eisenbahn-Baugesellschaft, welche den Bau bisher geführt hat, soll von ihren Contracten entlassen werden.

Aus den Landtagsverhandlungen der 2. Kammer ist aus dem Berichte der zweiten Deputation folgendes auf die Eisenbahnen Bezügliche hervorzuheben:

Im Eingange des Berichtes wird ausführlich recapitulirt, was frühere Landtage über die Frage: ob Staats- ob Privatbau in ihren Verhandlungen und Beschlüssen gesagt. Trotz der vielfachen Erörterung dieser Frage hat sie die Deputation nochmals vor ihr Forum gezogen und sich in der Ansicht geeinigt, dass der Privatbau, dafern sich nämlich Geneigtheit und Capital für solchen fände, auch jetzt noch nicht auszuschliessen sein werde, ging aber dennoch in sofern auseinander, als ein Theil der Deputation (die Majorität) an der Ansicht der beiden früheren Landtage festhielt, dass der Privatbau vor Allem zu unterstützen und zu pflegen und auch ohne Rücksicht auf durch ihn etwa den Staatsbahnen zu bereitende Concurrenz zu genehmigen sei. Zur Begründung hierfür macht die Majorität geltend, dass der Staat nach volkswirthschaftlichen Grundsätzen überhaupt keine Industrie betreiben solle, und legt sodann grossen Werth auf die durch Privatunternehmungen in der Regel dem Lande zufliessenden ausländischen Capitalien, welche zurückzuweisen eine Versündigung an den volkswirthschaftlichen Interessen sein würde. Dem hat jedoch die Minorität entgegenzuhalten, dass wenn auch im Allgemeinen das Princip, dass der Staat keine Industrie treiben solle, richtig sein möge, derselbe doch in Bezug auf die Eisenbahnindustrie, wie die historische Entwickelung des Staatseisenbahnwesens zeigt, nicht die Initiative ergriffen habe, sondern zur Uebernahme beziehentlich Vollendung der ersten Staatsbahnlinien durch gewisse Verhältnisse gedrängt worden sei, und dass er auf dem einmal betretenen Wege nicht stillstehen bleiben konnte, ohne sich und die Interessen der Bevölkerung zu schädigen.

Schliesslich beantragt die Deputation:

„Die Kammer wolle beschliessen, die Königliche Staatsregierung im Vereine mit der ersten Kammer zu ersuchen, bei Ertheilung von Concessionen zu Privateisenbahnen, die zu erlegende Caution in einer Höhe von mindestens 5 Procent des Nominalcapitals festzusetzen."

Sodann hat die Deputation auch die Frage der Secundärbahnen in Berathung genommen und obgleich sie selbst zugiebt, zur Beurtheilung derselben keine technischen Kenntnisse zu besitzen, so lässt sie sich doch auf 18 Seiten unter Zugrundelegung der Sorge'schen Schrift über dies System aus und kommt dabei zu folgendem Antrage:

„Die Kammer wolle im Vereine mit der ersten Kammer die Königliche Staatsregierung ersuchen, über das System der Secundärbahnen und deren Anwendbarkeit auch für das Königreich Sachsen sorgfältige Erörterungen anzustellen und das Resultat derselben der nächsten Ständeversammlung sofort nach dem Zusammentritte mitzutheilen."

Die folgende Specialdiscussion erstreckt sich auf

I. Die Kohleneisenbahn von Oelsnitz nach Hohenstein mit Abzweigung nach Sanct-Egydien und Flügelbahnen nach den einzelnen Kohlenschächten.

Die Deputation beantragt:

„Die Kammer wolle a) die Ausdehnung der für die Linie Oelsnitz-Hohenstein bereits ertheilten Ermächtigung zur Anwendung des Expropriationsgesetzes auch auf eine Bahn von Gersdorf nach St. Egydien und auf Flügelbahnen nach den Kohlenwerken ablehnen, dagegen b) die Königliche Staatsregierung ersuchen, Vorarbeiten zur Feststellung der zweckmässigsten, alle Interessen befriedigenden Linie vorzunehmen und darüber der nächsten Ständeversammlung Mittheilung beziehentlich eine Vorlage zu machen und endlich c) hierdurch die eingegangenen Petitionen für erledigt erklären."

Nach längerer Debatte und nach Ablehnung mehrfach in derselben gestellter Anträge wird den Vorschlägen der Deputation beigetreten, jedoch mit Abänderung des Punctes b, wo am Schlusse gesagt wird: „und über deren Ausführung der nächsten Ständeversammlung eine Vorlage zu machen."

Ferner wurde in Folge einer eingereichten Petition beschlossen:

„Die Kammer wolle in Zukunft die Ertheilung der Ermächtigung zur Anwendung des Expropriationsgesetzes von der Bedingung abhängig machen, dass die Königliche Staatsregierung sich durch die Concessionsbedingungen für alle Zeit einen bestimmenden Einfluss bezüglich des Frachtsatzes für Kohlen den betreffenden Gesellschaften gegenüber sichere."

II. Radeberg-Grossenhain. Die Kammer beschliesst: die Regierung zur Ertheilung der Concession und Anwendung des Expropriationsgesetzes für eine Bahn von Radeberg über Radeburg nach Grossenhain zu ermächtigen.

III. Verlegung der Thüringischen Eisenbahn in der Nähe von Leipzig. Die Kammer beschliesst: a) die für die projectirten neuen Bahnanlagen bei Leipzig bereits im vorigen Jahre mittelst ständischer Schrift vom 8. März 1873 ertheilte Ermächtigung zur Anwendung des Expropriationsgesetzes auch auf die Verlegung des obenbezeichneten Stückes der Thüringer Hauptbahn zu erstrecken und b) die Königliche Staatsregierung im Allgemeinen zur Anwendung des Expropriationsgesetzes auch auf die in Folge der Anlage des neuen Sammelbahnhofes etwa sonst noch nöthig werdenden Verlegungen zu ermächtigen.

IV. Müglitzthalbahn. Ueber dieselbe wird später Bericht erstattet.

V. Ostrau-Pegau. Die Kammer beschliesst Concessionsertheilung und Anwendung des Expropriationsgesetzes; ebenso

VI. bei Herrnhut-Görlitz.

Dagegen wurden die Gesuche bezüglich Erbauung der Eisenbahnen: Zittau-Reichenau, Mehltheuer-Plauen-Weischlitz-Hof, Dresden-Tetschen Chemnitz-Stollberg, Zwickau-Mülsen-St. Egydien, Waldheim-Rochlitz, Wolkenstein-Jöhstadt, Löbau-Weiswasser abgelehnt.

Hinsichtlich der Linie Geithain-Leipzig, wodurch eine wirklich directe Verbindung zwischen Leipzig und Chemnitz hergestellt werden soll, empfahl die Kammer den Staatsbau.

Der Geschäftsbericht der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn pro 1873 weist in seinem Eingange darauf hin, dass diesmal neben der Aufstellung der Jahresrechnung auch die Specialien der Betriebs-Ergebnisse und die gesammte Verkehrs-Statistik fehle, weil es im Interesse der Actionäre liege, die Generalversammlung nicht bis in den Mai hinauszuschieben, eher aber das erforderliche Material nicht zusammengestellt und gesichtet werden könne.

Specialbericht und Statistik werden daher spätestens im Monat Mai separat ausgegeben werden.

Die Gesammteinnahme pro 1873 beträgt	312 805 Thlr.	7 Sgr.	4 Pf.
„ „ „ 1872 betrug	272 883 „	5 „	3 „
also 1873 mehr	39 922 Thlr.	2 Sgr.	1 Pf.
oder circa	15%		

Der Reingewinn pro 1873 beziffert sieh folgendermassen:

Gesammteinnahme	312 805 Thlr.	7 Sgr.	4 Pf.
Gesammtausgabe	204 867 „	27 „	9 „
mithin Ueberschuss	107 937 Thlr.	9 Sgr.	7 Pf.
hierzu Gewinn-Vortrag aus 1872	312 „	18 „	8 „
Summa	108 249 Thlr.	28 Sgr.	3 Pf.
hiervon ab Staats-Eisenbahn-Steuer	7 187 „	15 „	— „
bleibt Reingewinn	101 062 Thlr.	13 Sgr.	3 Pf.

Dieser Reingewinn ist wie folgt zu vertheilen:

Gemäss § 21 des Statuts haben zunächst zu erhalten:

1 000 000 Thlr.	Prioritäts-Stammactien	5% =	Thlr. 50 000
500 000 „	Stammactien	5% =	„ 25 000

Der Rest ist zur Hälfte den Stamm-Prioritätsactien und zur Hälfte den Stammactien zuzutheilen, dergestalt, dass auf die ersteren $1^1/_4$ % und auf die letzteren $2^1/_2$ % Superdividende entfällt.

In Vortrag auf das Rechnungsjahr 1874 kommt die Spitze von 1062 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf.

Das gesammte Anlagecapital von 1 500 000 Thlr. hat sich darnach durchschnittlich mit $6^2/_3$ % verzinst.

Die Einnahmen pro Meile haben betragen	Thlr. 29 500
„ Ausgaben „ „ „ „	„ 19 300

Die eigenen Verwaltungskosten betragen circa 4 % der Brutto-Einnahme.

Der Reservefonds schliesst pro 1873 mit einem Bestande von 4232 Thlrn. 22 Sgr. 7 Pf. und der Erneuerungsfonds mit einem solchen von 34 128 Thlrn. 21 Sgr. 1 Pf. ab.

Im Weiteren beschäftigt sich der Bericht mit dem Weiterbau der Bahn von Cottbus nach Frankfurt a/O. und die dadurch bedingten Statutenabänderungen, und berührt weiter die Verhältnisse zur Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie als der betriebsführenden Verwaltung. Der Cottbus-Grossenhainer Verwaltung war bekanntlich als Concessionsbedingung für den Weiterbau nach Frankfurt gestellt worden, dass sie nach Ablauf des jetzigen Betriebsüberlassungsvertrages mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie den Betrieb auf der ganzen Bahn selbst übernehme.

Dieser Zeitpunct würde indessen erst am Schlusse des Jahres 1880 eingetreten sein; es ist daher, um zu vermeiden, dass nach Fertigstellung der Strecke Cottbus-Frankfurt auf letzterer eine andere Betriebsverwaltung bestehe als auf der alten Linie Cottbus-Grossenhain, zwischen der Direction der letzteren und dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie eine Vereinbarung dahin getroffen worden, dass bereits vom 1. Juli 1874 ab die Betriebsleitung an die Cottbus-Grossenhainer Direction übergeht. An den finanziellen Grundlagen des Betriebsvertrages wird hierdurch nichts geändert. Die Cottbus-Grossenhainer Direction leitet den gesammten Betrieb, vereinnahmt die im Betriebe einkommenden Beträge, bestreitet die Ausgaben und bringt die letzteren auf den Antheil der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie an der Brutto-Einnahme in Anrechnung, so dass dieselbe nach Abzug der Cottbus-Grossenhain zukommenden 46 % der Brutto-Einnahme den hiernach verbleibenden Rest als Gewinnantheil erhält. Sobald jedoch Cottbus-Grossenhain in den Besitz eigener Betriebsmittel gelangt ist, werden der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie von ihrem Antheil 25 000 Thlr. pro anno als Zinsen für diese zu 500 000 Thlr. im Werthe veranschlagten Betriebsmittel vorweg in Abzug gebracht. Dies Verhältniss besteht bis zum Ablaufe des Betriebsvertrags, also bis 31. December 1880.

Um die Kosten der allgemeinen Verwaltung mehr zu repartiren, hat die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn mit der Direction der Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkenberg) Eisenbahn eine Vereinbarung getroffen, wonach für beide Bahnen eine gemeinsame Direction, Haupt- bezw. Central-Verwaltung und Haupt-Cassen-Verwaltung eingerichtet wird.

Nach Vollendung der Linie bis Frankfurt wird die Cottbus-Grossenhainer Bahn eine Länge von $19_{,9}$ Meilen umfassen, die Oberlausitzer Bahn ist $19_{,8}$ Meilen lang, beide Bahnen also nahezu von gleicher Ausdehnung.

Zur Tariffrage wird der Nat. Z. Folgendes geschrieben: Zuverlässigen Mittheilungen zufolge sind die Vorlagen über die procentuale Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife um 20 Proc. und davon unabhängig über die Reform des Tarifsystems im Reichseisenbahnamte so gefördert, dass dieselben spätestens Mitte der laufenden Woche dem Bundesrathe zugehen werden. Der Bundesrath ist dieser Vorlagen halber noch zusammen geblieben und wird, da die Einzelregierungen über die fraglichen Vorschläge längst schlüssig sind, voraussichtlich dieselben umgehend erledigen.

Inzwischen haben die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen im Laufe der vorigen Woche in Berlin conferirt und werden nach dem unter einander erzielten Einverständniss für Local- und Verbandsverkehre 20% Zuschlag in Antrag bringen. Die directen Verkehre mit dem Auslande müssen, da dieselben auf Verträgen beruhen, vorerst unberücksichtigt bleiben, sofern es nicht gelingen sollte, innerhalb der gesetzlichen sechswöchentlichen Publicationsfrist die Einwilligung der ausländischen Verwaltungen zur Erhöhung der Tarife zu erhalten. Bezüglich der Oesterreich. Verwaltungen scheint es aber unzweifelhaft zu sein, dass die Tariferhöhung eintritt, da die Oesterreichischen Verwaltungen nach bereits abgegebenen Erklärungen nur auf den Vorgang der Deutschen Bahnen warten, um auch ihrerseits eine Tariferhöhung durchzuführen. Ingleichen wird die Erhöhung im Verkehr mit Belgien und Frankreich ohne Schwierigkeiten erfolgen können.

— *tz* — **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** (Geschäftsbricht pro 1873.) Die 33 Kilometer lange Eutin-Lübecker Eisenbahn ist am 10. April 1873 dem Betriebe übergeben, die mittlere Betriebslänge beträgt daher $23_{,83}$ Kilometer.

Das Anlage-Capital beträgt 1 800 000 Thlr. = 54 545 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge und es waren am Betriebsmitteln vorhanden 4 Locomotiven, 16 Personen-, 3 Gepäck-, 46 Güter- und 6 Erdtransport-Wagen. Während der $7^2/_3$ monatlichen Betriebs-Periode haben die Locomotiven 58 851 Zugkilometer zurückgelegt.

Befördert wurden: 1 418 Personen in der I. Cl., 28 844 in der II. Cl., 126 432 in der III. Cl., 5 819 Militär-Personen, zusammen 162 513 Personen, 9 602 Ctr. Gepäck, 64 Stück Equipagen etc., 4 184 Stück Thiere und 368 419 Ctr. Güter aller Art, sowie 46 400 Ctr. frachtfreie Betriebsdienstgüter.

Die Einnahmen haben 63 246 Thlr. = 2 654 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge betragen, während ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 5 196 Thlr. (218 Thlr. pro Klm.), für die Bahn-Verwaltung 14 741 Thlr. (619 Thlr. pro Klm.), 22 857 Thlr. für die Transport-Ver-

waltung (959 Thlr. pro Klm.) und 2 797 Thlr. für die Benutzung der Endbahnhöfe, zusammen 45 591 Thlr. = 1 913,1 Thlr. pro Kilometer Bahnlänge. Die Ausgaben betrugen $72{,}_{08}$ Proc. der Einnahmen.

Als Ueberschuss verblieben 17 655 Thlr. = 741 Thlr. pro Kilom. Bahnlänge, von welchem 1 805 Thlr. dem Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen und 15 850,1 Thlr. zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsschuld verwendet sind.

Ausland.

— *r* — **Eisenbahn von Rom nach Tivoli.** In einem zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Gesellschaft der süditalienischen Eisenbahnen eben abgeschlossenen Uebereinkommen ist die sofortige Erbauung eines Eisenbahnzweiges von Rom nach Tivoli ausbedungen. Ihre Richtung wird sich von der des Anio bis zu den Cascatellen und dem Tempel der Sibylla hin nicht entfernen. Dieser Zweigbahn wird die Hauptbahn von Aquila durch die Abruzzen und das Sabinergebirge entgegenkommen.

— *r* — **Italien.** Nach einer Notiz des Monitore delle str. ferr. vom 15. April hat der Directionsrath der Sardinischen Bahnen, unter Darlegung der Unmöglichkeit der Herstellung des Netzes ohne Erhöhung der kilometrischen Garantie von 12 auf 18 000 Lire zu vollenden, um Gewährung dieser Erhöhung oder Einleitung des Rückkaufes der Linien nachgesucht.

— *r* — **Französische Südbahn.** (Aus dem Geschäftsberichte pro 1872.) Die Gesammtlänge der Linien der Gesellschaft war die gleiche wie im Vorjahre, nämlich 1886 Kilom. Der Brutto-Ertrag der Linien, einschliesslich der Einnahmen aus dem Canale betrug nach definitiver Abrechnung 60 801 875 Frcs. 41 Cts.

Diesen Einnahmen stehen die Ausgaben gegenüber mit einem Betrage von 29 602 384 Frcs. Der Netto-Ertrag stellt sich sohin auf 31 199 491 Frcs. 41 Cts. Nach den Ergebnissen des Betriebes kann die Dividende auf 40 Frcs. per Actie festgesetzt werden.

Die Ausgaben für „erste Herstellung" für das alte Netz betrugen

am 31. December 1872	355 098 423 Frcs. 78 Cts.
Zinsen-Conto der Garonne	212 260 „ 37 „
Summa	355 310 684 Frcs. 15 Cts.

Hiervon kommt in Abzug: die Staats-Subvention mit 51 500 000 Frcs., stellt sich diese Summe auf 303 810 684 Frcs 15 Cts. Hierzu Grundbesitz der Gesellschaft 6 062 927 Frcs. 56 Cts., sodass die Summe, welche der Gesellschaft hiernach zur Last steht 309 160 401 Frcs. 71 Cts. beträgt.

Am 31. December 1871 betrug dieselbe 309 873 619 Frcs. 23 Cts. Die erheblichsten Arbeiten im Jahre 1872 waren Vollendung des Gebäudes für die Messageries und Gasbeleuchtungs-Einrichtung in Bordeaux; ferner Vergrösserung der Bahnhöfe zu Narbonne, Béziers und Cette etc.

II. Neues Netz. A. (unter Garantie stehender Theil) Länge: 1088 Kilom. Die Bau-Ausgaben für diesen Theil des Netzes beliefen sich am 31. December 1871 auf 326 370 548 Frcs. 30 Cts., die Ausgaben des Jahres 1872 auf 7 220 621 Frcs. 10 Cts., sodass die Gesammtsumme der Ausgaben sich auf 333 591 169 Frcs. 40 Cts. stellt. B. (ausser Garantie stehender Theil) 679 Kilom. Die Baukosten für diesen Theil des Netzes betrugen bis zum 31. December 1871 61 799 881 Frcs. 75 Cts. Im Laufe des Jahres 1872 13 168 381 Frcs. 40 Cts., sohin bis zum 31. December 1872 in Summa 74 968 263 Frcs. 15 Cts.

Dieser Theil des Netzes zerfällt in 2 Gruppen, nämlich: I. die der Linien, welche von der Gesellschaft, II. die der Linien, welche vom Staate nach dem Gesetze von 1842 gebaut worden sind.

Die I. Gruppe in einer Gesammtlänge von 109 Kilometern besteht 1. aus der Linie von Roquessels nach Paulhan 24 Kilometer, 2. aus der Linie von Latour nach Milhau 72 Kilom. Von dieser Linie wurde die 6 Kilometer lange Strecke von Latour nach Bousquet-d'Orb am 12. Mai 1872 dem Betrieb eröffnet; die ferneren Strecken von Orb nach Montpaon und von Montpaon nach Milhau werden Ende dieses bezw. Anfangs nächsten Jahres eröffnet werden. 3. die Zweigbahn von Saint-Affoique.

Die II. Gruppe mit einer Gesammtlänge von 570 Kilometern umfasst folgende Linien: 1) die von Montréjau nach Bagnères-de-Luchon 35 Kilom., 2) von Port-Vendres an die Grenze 11 Kilom., 3) Carcassonne nach Guillan 51 Kilom., 4) Toulouse nach Auch 82 Kilom., 5) Milhau nach Rodez 75 Kilom., 6) Foix nach Tarascon 16 Kilom., 7) Oloron nach Pau 30 Kilom., 8) Port-Saint-Marie nach Condom 39 Kilom., 9) Mazamet nach Bédarieux 71 Kilom., 10) Séverac nach Mende und Marvejols 65 Kilom., 11) Marvejols nach Neussargues 95 Kilom. Die Betriebsergebnisse des Jahres 1872 waren für das alte Netz folgende: die Einnahmen betrugen 42 593 688 Frcs. 22 Cts., die Ausgaben betrugen 16 035 086 Frcs. 93 Cts., daher sich der Netto-Ertrag auf 26 588 601 Frcs. 29 Cts. stellt.

Bezüglich des neuen Netzes ist wieder zu unterscheiden der Theil der unter der Garantie betriebenen Linien, und der der à conto der ersten Herstellungskosten betriebenen Linien. Die Einnahmen aus den unter Garantie stehenden Linien betrugen im Jahre 1872 16 191 611 Frcs. 6 Cts., die Ausgaben $11\,530\,999{,}_{96}$ Frcs., daher der Netto-Ertrag $4\,660\,611{,}_{10}$ Frcs. gegen $5\,420\,697{,}_{95}$ Frcs. im Jahre 1871. Die Gesammtlänge dieses Theiles des Netzes beträgt 1088 Kilom. und besteht derselbe aus folgenden Strecken: von Mont-de-Marsan nach Tarbes 99 Kilom., von Bayonne nach Irun 38 Kilom., von Agde nach Lodève 61 Kilom., von Saint-Simon nach Foix 71 Kilom., von Langon nach Bazas 20 Kilom., von Perpignan nach Port-Vendres 30 Kilom., von Castelnaudary nach Albi und Mazamet 123 Kilom., von Toulouse nach Bayonne mit Zweigbahnen 407 Kilom., von Agen nach Vic-en-Bigorre 130 Kilom., von Montpellier nach Paulhan 42 Kilom., von Graissessac nach Béziers 52 Kilom., von Albi nach Carmaux 15 Kilom., zusammen 1088 Kilom. Diese Strecken sind sämmtlich seit dem 1. Januar 1870 im Betriebe. Unter den à conto der erstmaligen Herstellung betriebenen Linien werden diejenigen verstanden, welche nach dem 1. Januar 1870 dem Betriebe eröffnet wurden. Es sind dieses die Strecken von Lourdes nach Pierrefitte und von Latour nach Bousquet-d'Orb. Letztere Strecke mit einer Länge von 6 Kilom. steht seit dem 12. Mai 1872 im Betriebe.

Die Brutto-Einnahmen beider Strecken beliefen sich auf $185\,696{,}_{48}$ Frcs., was eine jährliche Einnahme von $7737{,}_{35}$ Frcs. per Kilom. ergiebt.

Die Gesammteinnahme aus dem Betriebe der beiden Canäle betrug $2\,016\,576{,}_{13}$ Frcs., hiervon entfallen auf den Canal latérel $697\,024{,}_{94}$ Frcs., auf den Canal du Midi $1\,319\,551{,}_{19}$ Frcs. Die Gesammtausgaben für beide Canäle betrugen 1872 $1\,081\,926{,}_{92}$ Frcs., es stellt sich daher der Netto-Ertrag auf $934\,649{,}_{21}$ Frcs. Nach dem Antrage des Verwaltungsrathes wurde die Dividende pro 1872 auf 40 Frcs. per Actie festgesetzt.

Officielle und Privat-Anzeigen.

im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungs-Abschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Herrn Actionär 8 Tage vor der General-Versammlung zugemittelt werden.

Prag, am 21. April 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Pfälzische Nordbahnen.

In Folge mehrfacher, an uns gelangter Anfragen und um mögliche Missverständnisse zu verhüten, bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der Dividendenschein Nr. 4 der Pfälzischen Nordbahnactien, nachdem sich für dieselben pro 1873 keine Superdividende ergeben hat, als werthlos zu betrachten ist und für eine pro 1874 sich etwa ergebende Superdividende lediglichdie Nummer **5** der fraglichen Dividendenscheine in Verwendung gelangen kann.

Ludwigshafen, 12. Mai 1874.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.

von Jaeger.

Hannoversche Staatsbahn.

Es sollen ca. 1 584 686 Kilogr. alte ausrangirte Eisenschienen und etwa 148 762 Kilogr. altes Schmiedeeisen, Gusseisen und alter Stahl, bestehend aus Laschen, Schrauben, Nägeln, Herzstücken und Weichentheilen etc. im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Gebote darauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Ankauf alter Materialien" bis zu dem auf

Dienstag, den 2. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,

angesetzten Termine an die unterzeichnete Eisenbahn-Commission einzusenden und sollen diese in dem angegebenen Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden. Nach dem Submissionstermine eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen können in dem Bureau der unterzeichneten Commission eingesehen auch auf portofreie Requisition von derselben gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Hannover, den 12. Mai 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

600 Stück vierrädigen bedeckten Güterwagen (davon 300 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),

400 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 200 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),

1026 Stück 130 Millimeter starken Achsen aus Gussstahl mit Gussstahlscheibenrädern,

1081 Stück 130 Millimeter starken Achsen aus Gussstahl mit Speichenrädern,

4000 Stück 1100 Millimeter langen 8lagigen Gussstahl-Tragfedern,

170 Stück 2040 Millimeter langen 7lagigen Gussstahl-Tragfedern und

60 Stück 1726 Millimeter langen 7lagigen Gussstahl-Tragfedern im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen, Achsen und Federn"

versehen bis zu dem auf

Sonnabend, den 30. Mai c., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen werden von unserm maschinentechnischen Bureau hierselbst, in welchem dieselben auch zur Einsicht ausliegen, auf portofreie Anträge unentgeldlich mitgetheilt, auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 9. Mai 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Pfälzische Eisenbahnen.

Es soll die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von Eisenconstructionen für den Bau der Landau-Pirmasenz-Zweibrücker Bahn im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und zwar:

a) für 11 verschiedene Brücken und Viaducte im Gesammtgewichte von 16 475 Kilogr. Schmiede- und Walzeisen 3626 Kilogr. Gusseisen;

b) für eine Perronhalle im Bahnhofe Zweibrücken im Gesammtgewichte von 15 140 Kilogr. Schmiede- und Walzeisen 4460 Kilogr. Gusseisen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen. Erstere werden übrigens auch nebst einer tabellarischen Zusammenstellung über die Anordnungen und Gewichte der einzelnen Objecte auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.

Die Offerten beliebe man an uns portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenconstructionen für Brücken resp. für eine Perronhalle" längstens bis **28. d. M.** einzureichen.

Ludwigshafen, den 11. Mai 1874.

Die Direction.

von Jaeger.

Hessische Ludwigseisenbahn-Gesellschaft.

Strecke: Alzey-Bingen.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers für das zweite Geleise zwischen Alzey und Armsheim, Abth. VII, Loos I und zwar in den zwischen den Stationen Alzey und Albig gelegenen Theilen der Gemarkungen Alzey und Albig erforderlichen Erd- und Planirarbeiten sollen auf dem Wege der Submission vergeben werden.

Die Erd- und Planirarbeiten sind veranschlagt zu 16 278 Fl. 08 Kr.

Der betreffende Kostenanschlag, die Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Bezirksingenieurs zu Worms zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum **30. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Hess. Ludwigseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken:

„Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten für die Herstellung des zweiten Geleises zwischen Alzey und Armsheim, Abth. VII, Loos 1 zwischen den Stationen Alzey und Albig."

Mainz, den 6. Mai 1874.

Im Auftrage des Verwaltungsrathes.

Der Ober-Ingenieur.

Kramer.

Hessische Ludwigseisenbahn-Gesellschaft.

Strecke: Frankfurt a. M. nach der Lahn.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten des zweiten Looses der Abtheilung II, sowie des 1. und 2. Looses der Abtheilung III von der Höchst-Sindlinger bis zur Langenhain-Lorsbacher Gemarkungsgrenze erforderlichen Arbeiten sollen auf dem Wege der Submission vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt wie folgt:

Abtheilung	Loos	Erd- u. Planirarbeiten		Kunstbauten		Unterbau		Chaussir- u. Pflasterarbeiten		Zusammen	
		Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.
II	2	91072	38	45805	36	6800	02	2781	09	146459	25
III	1	40379	53	22242	40	13432	11	14767	04	90821	48
III	2	53776	09	44758	03	7146	25	5642	—	111322	37
Im Ganzen		185228	40	112806	19	27378	38	23190	13	348603	50

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Klöss zu Sachsenhausen zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum **30. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigseisenbahngesellschaft zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken:

„Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten bei Erbauung der Bahn von Frankfurt a. M. nach der Lahn."

Mainz, den 7. Mai 1874.

Im Auftrage des Verwaltungsrathes.
Der Oberingenieur.
Kramer.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

100 Stück vierrädrigen eisernen Güterwagen mit eisernen Deckeln für den Kalktransport, davon 20 Stück mit Bremse;
160 Satz Gussstahlachsen mit Gussstahl-Scheibenrädern;
40 Satz Gussstahlachsen mit Rädern aus schmiedeeisernen Radgerippen und Puddelstahl-Bandagen;
400 Stück gussstählernen Tragfedern und
500 „ gussstählernen Evolutenfedern

im Wege der Submission verdungen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Kalkwagen, resp. Achsen und Federn"

versehen, bis zum Submissions-Termine am

Sonnabend, den 30. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und frankirt an das maschinentechnische Bureau der Direction auf hiesigem Bahnhofe einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen sind im vorgenannten Bureau einzusehen, auch werden Copien derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 9. Mai 1874. **Königliche Direction.**

Ostpreussische Südbahn.

Es sollen 250 bedeckte Güterwagen, von denen 50 Stück mit Schaffnersitz und Bremse, beschafft und im Wege der Submission verdungen werden. Offerten auf weniger als 50 Wagen werden nicht angenommen.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus und werden gegen Einsendung resp. Einzahlung von 10 Sgr. Copialien übersendet, resp. verabfolgt werden.

Die Offerten sind bis zum **27. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,** einzureichen, zu welcher Zeit die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Königsberg, den 6. Mai 1874.

Die Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken und Wegeunterführungen auf der Strecke Glatz-Mittelwalde der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, berechnet zum Gesammtgewicht von

$800_{,52}$ Centner Schmiede- und
$46_{,18}$ „ Gusseisen

soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind portofrei, versiegelt und versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem

auf Donnerstag, den 28. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr

in dem oben bezeichneten Central-Bureau anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 11. Mai 1874. **Königliche Direction.**

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Offert-Ausschreibung

für die Lieferung von Locomotiven, Tender und Reserve-Bestandtheilen.

Für die Lieferung von:

9 Stück Lastzugs-Locomotive II. Categorie sammt Tender,
15 „ „ III. „ „ „

und den dazu gehörigen Reserve-Bestandtheilen und Tender-Ausrüstungs-Gegenständen, werden bis zum **27. Mai d. J., 12 Uhr Mittags** bei der unterzeichneten Direction (Westbahnhof in Wien) Offerte mit der Aufschrift:

„Offerte für die Lieferung von Locomotiven und Tender"

versiegelt entgegen genommen.

Die bezüglichen „allgemeinen und speciellen Bedingnisshefte" für diese Lieferung können von heute ab im Bureau der Directions-Abtheilung II, für Maschinenwesen erhoben, und die Zeichnungen dort ebenfalls eingesehen werden.

Wien, am 1. Mai 1874.

Von der Direction.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Von der diesseitigen Verwaltung wird zur Ausarbeitung von Specialprojecten sofort ein im Entwerfen von Bahnhofsanlagen gewandter **Bauführer** gesucht. Meldungen unter Beifügung von Zeugnissen und Angabe des beanspruchten Honorars nimmt der Unterzeichnete entgegen.

Guben, den 29. April 1874.

Der stellvertretende Betriebs-Director.
Witt.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Für die Leitung der Dreherei in der neuen Werkstattsanlage hierselbst wird ein qualificirter Meister zum baldigen oder sofortigen Eintritt gesucht. Tüchtige Bewerber wollen sich bei dem Unterzeichneten über ihre bisherige Thätigkeit durch Zeugnisse ausweisen.

Dortmund, den 12. Mai 1874.

Der Vorsteher der Wagen-Verwaltung.
Sürth.

☞ Dieser Nummer liegt bei der erste Bogen des Preiscourants von **Gebrüder Decker & Co.** in **Canstatt**; Bogen 2 und 3 folgt mit den beiden nächsten Nummern.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicer Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verzeichniss der Directoren und Oberbeamten bei den dem Vereine angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. priv. Erzherzog Albrecht Bahn.

I. Verwaltungsrath in Wien.

1. Calixt Fürst Poninski, Präsident.
2. Franz Regenhart, Vice-Präsident.
3. Carl Ritter von Hubicki
4. A. H. Kessner
5. Christian Graf Kinski
6. Louis Löwenthal, Ritter von Linau
7. Hieronymus Fürst Lubomirski
8. Leopold Edler von Mende
9. Dr. Josef Mündel, Ritter von Feldberg
10. Adam Fürst Poninski
11. Dr. Thomas Rayski
12. Alois Rossmanit, Ritter von Florstern
13. Carl Schneider, Freiherr von Arno

(3.–13.: Verwaltungsräthe)

II. Central Verwaltungsbureau in Wien.

14. Kasimir Koller, Secrtär des Verwaltungsrathes.
15. Victor von Kolosváry, Inspector und technischer Referent des Verwaltungsrathes.
16. Ladislaus Kugler, Oberbuchhalter.

III. Direction in Lemberg.

17. Ladislaus von Szczepanowski, Bau- und Betriebs-Director.
18. Dr. Victor Wolski, Inspector, Baudirector-Stellvertreter.
19. Ladislaus v. Kłosowski, Inspector, Betriebs-Director-Stellvertreter.

IV. Oberbeamte in Lemberg.

20. Titus Bortnik, Abthèilungs-Vorstand (Maschinenwesen).
21. Alfred v. Deyma, Abtbeilungs-Vortand (commercieller Chef).
22. Roman Br. Gostkowski, Abtheilungs-Vorstand-Stellvertr. (Verkehrsbureau).
23. Josef Horoszkiewicz, Abtheilungs-Vorstand (Central-Bureau).
24. Ferdimand Kallab, Ober-Ingenieur.
25. Cornel. Puzdrowski, Abtbeilungs-Vorstand (Bahnerhaltung).
26. Ferdinand Regenhart, Abtheilungs-Vorstand (Material-Verwaltung).
27. Vincenz v. Renzenberg, Ober-Ingenieur.
28. Leo Wahn, Abtheilungs-Vorstand (Rechnungswesen).
29. Miezislaus Ziembicki, Ober-Ingenieur.

K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Verwaltungsrath zu Wien.

1. Sr. Durchlaucht Joh. Adolf Fürst zu Schwarzenberg, Präsident.
2. Carl Grundacker Freiherr von Suttner, Präsident-Stellvertreter.
3. Sr. Durchlaucht Adolf Jos. Fürst zu Schwarzenberg.
4. Sr. Excellenz Johann Egon Landgraf zu Fürstenberg.
5. Sr. Excellenz Maximilian Graf Vrints.
6. Ernst Graf Hoyos-Sprinzenstein.
7. Mathias Ritter von Schönerer.
8. Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Adolf Weiss.
9. Adolf Ritter von Böckmann.
10. Herrmann Wolf, Director der K. K. priv. Creditanstalt zu Wien.
11. Eduard Seuter von Lötzen, Director der Filiale der K. K. priv. Creditanstalt zu Prag.
12. Graf Hugo Nostiz.

II. Oesterreich-Ungarische Eisenbahnen.

(Schluss aus No. 35.)

13. Ludwig Ladenburg.
14. Hofrath Franz Kutschera.
15. Dr. Moritz Flück Edler von Leidenkron.

Landesfürstlicher Commissar.

16. Moritz von Dobler.

General-Direction in Wien.

17. General-Director: Heinrich Ritter von Kogerer, Hofrath.
18. General-Director-Stellvertreter: General-Inspector Friedrich Danzer.
19. Vinzenz Blascbek, Ober-Inspector.
20. Carl Klaudy, Ober-Inspector.
21. Adolf Christl, Ober-Inspector.
22. Franz Atzinger, Ober-Inspector.
23. Secretär: Dr. Alfred Baron Buschmann.

Abtheilungs-Vorstände.

24. Abtheilung I., Personal- und Rechtsangelegenheiten. Vorstand: Secretär Carl Pfeiffer.
25. Abtheilung IIa., Bau-Angelegenheiten: Oberingenieur Alois Lode.
26. Abtheilung IIb., Bahnerhaltung. Vorstand: Inspector Georg Püringer.
27. Abtheilung III., Verkehr und Telegraphen-Dienst: Vorstand: Inspector Markus Pancera.
28. Abtheilung IV., Werkstätten- und Zugförderungs-Angelegenheiten. Vorstand: Ober-Inspector Emil Tilp,
29. Abtheilung V. a, Tarif-Angelegenheiten. Vorstand: Inspector Albert Knoblich.
30. Abtheilung V. b, Manipulation und Reclamations-Angelegenheiten. Vorstand: Inspector Eduard Becher.
31. Abtheilung VI., Hauptcassa: Hauptcassier Carl Ritter von Wettstein.
32. Abtheilung VII., Centralbucbhaltung: Centralbucbhalter Jobann Klier Edler von Treuenstamm.
33. Abtbeilung VIII., Commerzielle Revision. Vorstand: Inspector Johann Schimana.
34. Abtheilung IX., Technische Revision. Vorstand: Ober-Ingenieur Rudolf Bäumer.
35. Abtbeilung X., Material-Wesen. Vorstand: Ober-Ingenieur Wenzel Czerny.
36. Abtheilung für Bahnerhaltung in Wien, Vorstand: Ober-Ingenieur Franz Smarda.
37. Abtheilung für Babnerbaltung in Budweis, Vorstand: Inspector Al. Wardruschka.
38. Abtheilung für Bahnerhaltung in Pilsen, Vorstand: Ober-Ingenieur Ed. Liebsch.
39. Abtheilung für Bahnerhaltung in Prag, Vorstand: Ober-Ingenieur Franz Jindra.
40. Vorstand der Central-Werkstätte in Gmünd: Ober-Ingenieur Jos. Longo.
41. Verkehrsabtheilung in Wien, Vorstand: Ober-Ingenieur Rich. Graf.
42. Verkehrsabtheilung in Pilsen, Vorstand: Ober-Ingenieur Jos. Rossipal.
43. Verkehrsabtheilung in Prag, Vorstand: Ober-Ingenieur Joh. Herfurth.
44. Central Wagen-Dirigirung in Budweis: Ober-Ingenieur Eduard Frank.

K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Verwaltungsrath.

1. Friedrich Schey, Freiherr von, Präsident.
2. Wilhelm Boschan, Ritter von, Vice-Präsident.
3. Simon Oppenheim, Freiherr von, dto.
4. Gustav Epstein, Ritter von
5. Julius Goldschmidt, Ritter von
6. Theodor Hornbostel, Ritter von
7. August Kaulla
8. Alfred Lenz
9. Alfred Lindheim, Edler von
10. Dr. Josef Neumann, Kaiserl. Rath
11. Paul Tbeodor Schiff
12. Franz Sommaruga, Freiherr von
13. Dr. Lorenz Stein, Ritter von

(4.–13.: Verwaltungsräthe.)

Direction zu Wien.

14. Carl Keissler, Ritter von, K. K. Hofrath, General-Director.
15. Alois Czedik von Bründelsberg, K. K. Sections-Cbef a. D., General-Director-Stellvertr.
16. Johann Zelniczek, Central-Director, zugleich Vorstand der Directions-Abtheilung III. für das Materialwesen und für das Salzgeschäft.
17. Wilbelm Schmidl, Central-Inspector.

Secretariat.

18. Heinrich Wieser, Secretär.
19. Johann Dutzmann, Ober-Ingenieur.

Rechtsbureau.

20. Dr. Victor Pflügl, Edler von, Rechtsconsulent.

Hilfsämter.

21. Johann Holzweber, Kanzlei-Director.

Directions-Abtheilung I
für den Verkehrsdienst.

22. Adolf Lauda, Director.
23. Eduard Leitenberger, Inspector.
24. Julius Rottmayer, Inspector.
25. Josef Schönbach, Ober-Ingenieur.

Directions-Abtheilung II
für das Maschinenwesen und für die Zugförderung.

26. Carl Hornbostel, Director.
27. Wenzel Wojtechowsky, Ober-Inspector.

Directions-Abtheilung III
für das Materialwesen.

28. Johann Zelniczek, Central-Director (siehe Direction).
29. Adam Thomas Fikeys, Inspector.

Salzgeschäft.

30. August Murmann, Inspector.

Directions-Abtheilung IV
für den commerciellen Dienst.

31. Johann Künl, Director.
32. Carl Freyhammer, Inspector.

Directions-Abtheilung V
für den Bau- und Bahnerhaltungs-Dienst.

33. Georg Dolezal, Director.
34. Josef Czástka, Ober-Inspector.
35. Ludwig Häufler, Ober-Inspector.
36. Moriz Patzelt, Inspector.
37. Anton Orletb, Ober-Ingenieur.

Directions-Abtheilung VI
für die Controle.

38. Carl von Stradiot, Director.
39. Franz Fryba, Inspector.
40. Adolf Seyschab, Inspector
41. Josef Stanek, Ober-Revident.

Directions-Abtheilung VII
für den finanziellen Dienst.

42. Carl Krameer, Director.
43. Carl Degetz, Hauptcassier.
44. Moriz Steinbart, Haupt-Cassa-Controlor.
45. Anton Deitl, Liquidator.

Material-Depot in Wien.

46. Peter Galewski, Inspector, Haupt-Material-Verwalter.

Werkstätte in Wien.
47. Berthold Curant, Ober-Ingenieur und Vorstand.
Werkstätte in Linz.
48. Wenzel Barychar, Vorstand.
Bau-Abtheilung
für die Salzburg-Tiroler Bahn.
49. Georg Dolezal, Director (siehe Dir.-Abth. V.)
50. Ludwig Häufler, (siehe Dir.-Abth. V).
Strecken-Personale.
51. Carl Wessely, Inspector in Wien.
52. Josef Leitkep, Sections-Ingenieur in Neulengbach.
53. Josef Bregha, Ober-Ingenieur in St. Pölten.
54. Ludwig Spängler, Ober-Ingenieur in Kemmelbach.
55. Eduard Fruwirth, Inspector in Linz.
56. Adolf Uhrig, Sections-Ingenieur in St. Valentin.
57. Gottfried Pitlik, Ober-Ingenieur in Wels.
58. Johann Wagner, Sections-Ingenieur in Gmunden.
59. Ludwig Schollar, Ober-Ingenieur in Frankenmarkt.
60. Franz Kriegler, Ober-Ingenieur in Salzburg.
61. Josef Nock, Sections-Ingenieur in Passau.
62. Wenzel Semsch, Sections-Ingenieur in Simbach.
63. Franz Trescher, Sections-Ingenieur in Freistadt.
64. Adalbert Urbanides, Sections-Ingenieur in Budweis.
65. Johann Frank, Sections-Ingenieur in Steinkirchen.
Für die Abwickelung der Geschäfte der aufgelösten Pferdebahn.
66. Franz Bergauer, Inspector in Linz.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verwaltungsrath in Budapest.
1. Baron Nicolaus von Vay, K. Ung. Kronhüter, Präsident.
2. Josef von Justh, erster Vicepräsident.
3. Baron Josef von Kalchberg, zweiter Vicepräsident.
4. Dr. Peter Búsbach.
5. Ignaz von Bocskay.
6. Bernhard Deutsch.
7. Dr. Max Falk.
8. Nicolaus von Földváry.
9. Anton Graf Forgach.
10. Dr. Josef Weissl.

A. General-Direction in Budapest, Széchenyigasse 7.
11. Arthur Vicomte de Maistre, General-Director K. K. Regierungsrath.
12. Julius von Tipula, Secretär des Verwaltungs-Rathes.
13. Stefan Dukavits, Central-Bureau-Chef, Insp.
14. Heinrich Falk, Chef der Buchhaltung, Ober-Inspector.
15. Emil Louis Grucker, Chef der Material-Verwaltung, Inspector.
16. Albert Jopst, Chef für den technischen Verkehr, Inspector.
17. Filipp Rindskopf, Chef für den commerziellen Verkehr, Ober-Inspector.
18. Alois Scharff, Chef des Maschinenwesens, Ober-Inspector.
19. Carl von Hagemeister, Chef für die Bahnerhaltung, Ober-Inspector.

B. Betriebsleitung in Teschen.
20. Franz Illich, Betriebsleiter.

C. Zugförderungsleitung in Teschen.
21. Ober-Ingenieur Ferdinand Koniakovsky, Zugförderungs-Chef.

D. Werkstätte in Oderberg.
22. Ober-Ingenieur Carl Brotbek, Werkstätten-Chef in Oderberg.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Sitz der Gesellschaft in Wien (I. Schwarzenbergplatz, 18.)
Verwaltungsrath:
1. Präsident: Excellenz Fürst Carl Jablonowski.
2. Vice-Präsident: Kaiserl. Rath Leopold Stern.
3. Wladimir Graf Borkowski, (Verwaltungsräthe)
4. Leon Ghika,
5. Dr. Emil Pfeiffer,
6. Octav Ritter von Pietruski,
7. Valerius Ritter,
8. Constantin Ritter von Tchorznicki,
9. Adolf Ritter von Herz, (in Bukarest)
10. Lascar C. Catargi, (in Bukarest)
11. Michael Kogalniceano, (in Bukarest)
12. Sir William Drake, (in London)
13. L. M. Rate, Esqr. (in London)

I. Oesterreichische Linien.
Siehe das nächstfolgende Verzeichniss.
II. Rumänische Linien.

I. Bureau des Verwaltungsrathes in Wien.
14. General-Secretär: Anton P. Kühnelt.
15. Technischer Dienst: Ober-Ingen. Carl Schrack.
16. Ausgabs-Controlle und Materialwesen: Ingenieur Carl Steinschneider.
17. Commerzieller Dienst: Expeditor Franz Esseyva.

II. Comité dirigeant in Bukarest.
18. Technischer Inspector: Casimir Czerny Ritter von Schwarzenberg.
19. Commerzieller Inspector: Franz Lipp.

III. Betriebsleitung in Jassy.
20. Betriebsleiter: Ober-Ingenieur Ladislaus Sloninski.
21. Technischer Referent: Ober-Ingenieur Servaz Inngraf.
22. Commerzieller Referent: Expeditor von Desloges.
23. Ausgabs-Controlle: Ober-Ingenieur Adolf Heinrich.
24. Material-Verwaltung: Ingen. Eduard Kracher.
25. Werkstättenwesen: Ingen. Adolf Schlösser.
26. Bahnerhaltung: Sections-Ingen. Alex. Groissl. (Jassy.)
27. Bahnerhaltung: Sections-Ingenieur Ladislaus Szczepański (Botușani.)

K. K. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Oesterreichische Linien in Sequestration.
Sitz der Gesellschaft in Wien I., Schwarzenberggasse Nr. 18.

Sequester.
1. Carl Barychar, Ritter von Marienhort, K. K. Hofrath u. Vorstand der Betriebs-Abtheilung der K. K. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen etc. etc. etc.

Sequester-Stellvertreter.
2. Ferdinand Perl, K. K. Ober-Inspector der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen etc. etc. etc.

Central-Leitung in Wien.
Departements Vorstände.
Secretariat.
3. Thomas Starczewski, Secretär, zugleich Vorstand des commerziellen Departements.
Technisches Departement.
4. Dr. Heinrich Gintl, Central-Inspector.
Finanzielles Departement.
5. Robert Brüll, Inspector.

Abtheilungs-Vorstände.
Secretariat.
6. Präsidial-Abtheilung: Johann Herschmann.
7. Hilfsämter: a) Expedit: Carl Brosick.
b) Protocoll und Registratur: Wilhelm Newrly.

Technisches Departement.
Abtheilung für technischen Betrieb (vacat).
8. Material-Verwaltung: Carl Scheller, Ober-Ingenieur.
9. Controle der Ausgaben: Gerson Löw, Ober-Ingenieur.

Commerzielles Departement.
10. Commerzielle Abtheilung: Eduard v. Tustanowski, (provisorisch).
11. Reclamations-Abthlg.: Ludwig Schleinzer, (provisorisch).
12. Abtheilung für commerz. Statistik: Richard Le Mang.

Finanzielles Departement.
13. Buchhaltung: Carl Pfleger, (Sous-Chef).
14. Hauptcassa: Friedrich Bayer.
15. Liquidator: Josef Klammerth.

Betriebs-Direction in Lemberg.
16. Julius Schreiber, Betriebs-Director.
17. Vorstands- und Personal-Bureau: E. Krömer.

Abtheilungs-Vorstände.
18. Abtheilung für Verkehr und Transport: Heinr. Buresch, Ober-Ingenieur.
19. Commerzielle Abtheilung: Odilo Schweigl, Ober-Expeditor.
20. Bahnerhaltungs-Abtheilung: Carl Oesterreicher, Inspector.
21. Maschinen-Abtheilung: Ferd. Summerecker, Inspector.
22. Material-Abtheilung: Stanislaus Mynarski, Ingenieur.
23. Rechnungs-Abtheilung: Wladimir v. Witowski, Ober-Ingenieur.
24. Vorstand der Werkstätte zu Stanislau: Petachie Birnbaum, Ingenieur-Adjunct.

K. K. pr. Mährische Grenzbahn.

I. Verwaltungsrath in Wien.
1. Herrmann Freiherr von Pillerstorff in Wien, Präsident.
2. Eduard von Oberleithner in Mähr. Schönberg, Vicepräsident.
3. Georg Bucher in Döbling. (Mitglieder.)
4. Albert Freiherr von Klein in Wien.*
5. Franz Freiherr von Klein daselbst.*
6. Carl von Oberleithner in Mähr. Schönberg.
7. Adolf Schenk jun. in Wien.
8. Friedr. Julius Schüler daselbst.
9. Alois Scholz in Zöptau.
10. Dr. Eduard Sturm in Wien.
11. Dr. Eduard Ulrich in Brünn.

II. Oberbeamte.
a) Centralleitung in Wien.
12. Ignaz Kohn, General-Secretär in Wien.
13. Alexander Manega, Buchhalter daselbst.
b) Betriebsleitung in Mähr. Schönberg.
14. Franz Schaffer, Betriebsleiter in Mähr. Schönberg.
15. Adolf Smetana, comz. Inspecter daselbst.
16. Heinr. Floderer, Verkehrs- u. Zugförderungs-Chef daselbst.
c) Bau und Bahnerhaltung in Mähr. Schönberg.
17. Theodor Rodler, bauleitender Ober-Ingenieur und Chef der Bahnerhaltung daselbst.

* Die Herren Barone v. Klein sind für die Dauer des Baues der Linien Sternberg-Grulich und bis zur gänzlichen Abwicklung der Baugeschäfte aus dem Verwaltungsrathe ausgetreten.

Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Verwaltungsrath in Wien.
1. Emanuel Ritter von Proskowetz in Wien, Präsident.
2. Dr. C. W. Dittrich, Advocat in Troppau.
3. Rudolf Chlubna, Privatier in Wien.
4. Moriz Primavesi, Banquier in Olmütz.
5. Ernst Bühler in Wien.
6. Anton Luft, Fabriksbesitzer in Freudenthal.
Landesfürstlicher Commissär.
7. Adolf Ritter von Parmentier, K. K. Hofrath.

General-Direction in Wien.
8. Dr. Moriz Nitzelberger, General-Secretär.
9. Otto Maria Raynoschek, Ober-Ingenieur, General-Secretärs-Stellvertreter.

Bauleitung in Wien.
10. Ober-Inspector Wilhelm Ast.

Betriebs-Inspectorat in Jägerndorf.
11. Joh. Haluska, Ober-Ingenieur und Betriebs-Inspector.
12. Franz Sedlaczek, Ingenieur und Betriebs-Inspector-Stellvertreter.

Werkstätte in Jägerndorf.
13. Franz Kovařik, Ingenieur, Leiter.

Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn
der ersten K. K. pr. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Direction in Wien.

1. Martin Cassian, Betriebs-Director.
2. Ludwig Nowotny, Administrations-Secretär.
3. Franz Zetsche, Betriebs-Directions-Secretär.
4. Adolf Freiherr von Kriegs-Au, Administrations-Secretär.

Betriebsleitung in Fünfkirchen.

5. Ludwig Bock, Betriebsleiter in Fünfkirchen.
6. Carl Schnaidt, Betriebs-Inspector, Betriebsleiter-Stellvertreter.
7. Johann Randé, Betriebs-Inspectorats-Adjunct.
8. Gustav Hoffmann, Controle-Chef.
9. Daniel Dietz, Ober-Ingenieur.
10. Josef Zeis, Betriebs-Ingenieur.
11. Theodor Port, Werkstätten-Vorstand in Ueszög.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

I. Verwaltungsrath zu Wien.

1. Franz Altgraf zu Salm-Reifferscheid in Wien, Präsident.
2. Louis Freiherr von Haber-Linsberg sen. in Wien, 1. Vicepräsident.
3. Josef Ritter von Mallmann in Wien, II. Vicepräsident.
4. Dr. Josef Bauer in Wien.
5. Rudolf Graf Chotek in Kalina bei Kuttenberg.
6. Louis Fremy in Paris.
7. Louis Freiherr von Haber-Linsberg jun. in Linsberg bei Pitten.
8. Samuel Haber in Paris.
9. Dr. F. C. Ritter von Mayrhofer in Wien.
10. Dr. Josef Mitscha Ritter v. Märheim in Wien.
11. Eduard Redlhammer in Grottau.
12. Adolf Ritter von Schenk in Wien.
13. Antoine M. Schnapper in Paris.
14. Paul Ritter von Schoeller in Wien.
15. Friedrich Schwarz in Prag.
16. Franz von Siegmund in Reichenberg.
17. Eduard Strache in Wien.
18. Carl Stummer in Wien.
19. Achilles Thommen in Wien.
20. Hugo Fürst von Thurn und Taxis in Lautschin-Böhmen.
21. Johann Wenke in Prag.
22. Victor Graf Widmann Sedlnitzky in Wiese-Mähren.

II. Oberbeamte.

a. General-Direction zu Wien. *

23. Dr. G. R. Grosz, K. k. Hofrath, Gen.-Director.
24. Hermann Rittershausen, General-Director-Stellvertreter und Betriebs-Director.

Secretariat. *

25. Josef Pohl, Ingenieur und Secretair der General-Direction.
26. Dr. Alexander Eger, Secretair des Verwaltungsrathes.

Rechtsbureau. *

27. J. U. Dr. Carl Gräf, Rechts-Consulent.

Haupt-Cassa. *

28. Franz Steinfelder, Haupt-Cassier.

Haupt-Buchhaltung.

29. Eduard Meuzel, Ober-Buchhalter.
30. Carl Werner, Ober-Buchhalter-Stellvertreter.

Liquidatur. *

31. Heinrich Pfannel, Inspector.

General-Controlle. *

32. Franz Lalauschek, Inspector.

Sanitätswesen. *

33. Dr. Joachim Freund, Chef-Arzt.

b. Betriebs-Direction.

(24) Hermann Rittershausen, Betriebs-Director, zugleich General-Director-Stellvertreter.
35. M. A. Reitler, Ober-Inspector } Vertreter der
36. Moritz Wilhelm, Ober-Insp. } Betr.-Direction.

Präsidial-Abtheilung. *

37. Josef Hudelist, Inspector.

Tarif-Bureau. *

38. Siegmund Steingraber, Inspector.
39. Franz Bredl, Inspector.

Verkehrs-Abtheilung. *

40. Wilhelm Tedesco, Inspector und Abtheilungs-Vorstand.
41. Adolf Dwořak, Inspector und Abtheilungs-Vorstand-Stellvertreter.

Transport-Dienst. *

42. Friedrich Martys, Inspector.

Material-Beschaffung. *

43. Wilhelm Brandsepf, Inspector.

Einnahmen-Controlle.*

44. Ludwig Bernheim, Inspector.

Cassen-Dienst. *

45. Josef Irasek, Inspector.

Betriebs-Buchhaltung. *

46. Wenzel Dlask, Abtheilungs-Vorstand.

Hilfs-Aemter.

47. Josef Spiller, Abtheilungs-Vorstand.

Betriebs-Inspectorate.

48. Adolf Glück, Inspector in Wien.
49. Johann Wessely, Inspector in Kolin, später Nimburg.
50. Ludwig Weber, Inspector in Prag.

Central-Wagendirigirung. *

51. Heinrich Radoň, Inspector in Deutschbrod.

c. Maschinen-Direction.

52. Johann Langer, Maschinen-Director.
53. Carl Richter, Ober-Insp. } Vertreter der Ma-
54. Anton Elbel, Ober-Insp. } schinen-Direction.
55. Johann Adamiczka, Inspector.
56. Rudolf Piesch, Inspector.
57. Wilhelm Felsenstein, Inspector.
58. Ludwig Gassebuer, Ober-Ingenieur.
59. Anton Egger, Ober-Ingenieur.
60. Theodor Zecha, Buchhalter.

Werkstätten.

61. Gustav Stockhammer, Ober-Ing. in Jedlesee.
62. Georg Dietz, Ober-Ingenieur in Iglau.
63. Rudolf von Meyer, Ober-Ing. in Nimburg.

Zugförderung.

64. Hermann Setwin, Inspector in Kolin, später Nimburg.
65. Anton Lenećek, Inspector in Prag.
66. Hermann Platte, Ober-Ingenieur in Wien.

d. Bau-Direction.

67. Wilhelm Hellwag, Bau-Director.

Secretariat.

68. Eduard Lill, Inspector.

Unterbau.

69. Eduard Gerlich, Ober-Inspector, vertritt den Bau-Director.
70. Friedrich Bichal, Ober-Ingenieur.

Oberbau.

71. Wenzel Hohenegger, Ober-Inspector, vertritt den Baudirector.

Hochbau.

72. Rudolf Frey, Inspector.

Grund-Einlösung.

73. Aloys Gotthelf Lamm, Inspector.
74. Dr. Ferdinand Hauser, Rechts-Consulent.

Bahn-Erhaltung.

75. Johann Rybař, Inspector.
76. Ferdinand Adamczik, Inspector.

Material-Verwaltung.

77. Josef Gottlieb, Ober-Ingenieur.

Rechnungs- und Cassawesen.

78. Heinrich Steutter, Inspector.

Bahnerhaltungs-Abtheilungen.

79. Anton Faber, Inspector in Wien.
80. Franz Wuch, Inspector in Neu-Bidzow, später Nimburg.
81. Ludolf Pogatscher, Inspestor in Prag.

Anmerkung. Die mit * bezeichneten Stellen fungiren gleichzeitig für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Verwaltungsrath in Wien.

1. Freiherr von Wodianer, Präsident in Wien.
2. Graf H. Zichy, Vice-Präsident daselbst.
3. Mallet, Vice-Präsident in Paris.
4. Graf Breda in Wien.
5. Graf Hartig daselbst.
6. Freiherr Dr. Mayer v. Mayrau daselbst.
7. Freiherr Dr. Härdtl daselbst.
8. Dr. Freiherr v. Seiller daselbst.
9. Graf Szecsén daselbst.
10. Freiherr Trenk v. Tonder daselbst.
11. Bailleux de Marizy in Paris.
12. E. Pereire daselbst.
13. J. Pereire daselbst.
14. v. Eichthal daselbst.
15. Herzog v. Galliera daselbst.
16. Vicomte de la Guéronniere daselbst.
17. Freiherr von Heeckeren daselbst.
18. H. Germain daselbst.
19. K. Salvador daselbst.

(3.–19.: Verwaltungsräthe.)

II. Oberbeamte.

A. General-Direction in Wien.

20. Bresson, General-Director.
21. Ritter von Engerth, K. K. Hofrath, General-Director-Stellvertreter.

a) Secretariat des Verwaltungsrathes.

22. Bochkoltz, General-Inspector, Secretär des Verwaltungsrathes.
23. Balzar, Secretär-Stellvertreter.

b) Secretariat der General-Direction.

24. Raspi, Ober-Inspector und Secretär der General-Direction.

24a. Drexler, Stellvertreter d. v.

c) Bureau des General-Director-Stellvertreters.

25. Dr. Galba, I. Rechts-Consulent.
26. Dr. Schuster, II. Rechts-Consulent.
27. Kaan, Ober-Inspector, Chef des Central-Bureau für Personalien.

27a. Matzl, Bureau-Chef und Stellvertr. des vor.

28. Ritter v. Gründorf, Inspector.

d) Hauptbuchhaltung.

29. Kretschmer, General-Inspector, Chef der Hauptbuchhaltung.
30. Bernatzik, Ober-Inspector, Stellvertreter d. vor.
31. Kieuer, Hauptcassier.

e) Betriebs-Direction.

32. Kopp, Betriebs-Director.

Subdirection für Verkehr und commerziellen Betrieb.

33. Reinhardt, Sub-Director.
34. Baum, Ober-Inspector.
35. Bella, Ober-Inspector und Chef des Central-Bureau.
36. Viertelberger, Inspector und Chef des Personal-Bureau.
37. Thiel, General-Inspector und Chef des Controledienstes.
38. Sewczik, Inspector und Sous-Chef.
39. Klima, Ober-Inspector und Chef des commerziellen Bureau.
40. Spitzer, Inspector.
41. Wertfein, Inspector.
42. Wolf, General-Inspector und Chef der Abtheilung für den Verkehrsdienst.
43. Stockhausen, Ober-Inspector.
44. Swoboda, Inspector und Chef des Reclamationsbureau.
45. Mück, Ober-Inspector und Chef des Bureau für Wagendirigirung und Wagenabrechnung.
46. Kratochwill, Ober-Inspector und Chef des Central-Abrechnungs-Bureaus der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen.

Subdirection für Maschinenwesen.

47. Polonceau, Sub-Director.
48. Bender, General-Inspector.
49. Stölzl, Inspector.
50. Grossl, Ober-Inspector.
51. Oehme, Inspector.

Material-Verwaltung.

52. Burka, Inspector, Chef der Material-Verw.

Subdirection für Bahnerhaltung.

53. Lihotzky, Sub-Director.
54. Fournier, General-Inspector, Stellvertr. d. v.
55. Oelschläger, Inspector.
56. Ritter v. Skrzeszewski, Inspector.
57. Schindler, Inspector.
58. Kozlik, Inspector.
59. Schmidbauer, Inspector.

f) Bau-Direction.
60. Ritter v. Ruppert, Baudirector.
61. de Serres, Sub-Director.
62. Asch, Secretär und Chef des Rechnungsbureau.
63. Schmidt, Ober-Inspector.

B. Aeusserer Dienst.
I. Section. Brünn-Bodenbach und Olmütz-B. Trübau.
64. Marek, Ober-Inspector und Verkehrs-Chef in Prag.
65. Perner, Ober-Inspector und Zugförderungs-Chef daselbst.
66. Magniet, Ober-Inspector und Werkstätten-Chef daselbst.
67. Müller, Werkstätten-Chef in Bubna.
68. Reinelt, Inspector und Stations-Chef in Prag.
69. Wiedemann, Stations-Chef in Bodenbach.
70. Noe, Stations-Chef in Pardubitz.
71. Schlager, Stations-Chef in Olmütz.
72. Strobach, Material-Magazins-Chef in Prag.
73. Graber, Ober-Inspector und Bahnerhaltungs-Chef daselbst.
II. Section. Brünn-Wien-Neu Szöny.
74. Goth, Ober-Inspector und Verkehrs-Chef in Wien.
75. Büttner, Inspector und Zugförderungs-Chef in Wien.
76. Swoboda, Ober-Inspector und Werkstätten-Chef daselbst.
77. Kessler, Werkstätten-Sous-Chef daselbst.
78. Pollaczek, Werkstätten-Sous-Chef daselbst.
79. Czerny, Stations-Chef in Brünn.
80. Wellebil, Stations-Chef.
81. Styblik, Material-Magazins-Chef in Wien.
82. Witasek, Inspector und Bahnerhaltungs-Chef daselbst.
III. Section. Marchegg-Pest-Czegléd.
83. v. Blasovits, Ober-Inspector und Vertreter der Gesellschaft in Pest.
84. Hübner, Inspector und Verkehrs-Chef in Pest.
85. Etienne, Inspector und Zugförderungs-Chef daselbst.
86. Gallia, Stations-Chef in Pressburg.
87. Mössmer, Stations-Chef in Neuhäusel.
88. Gottlieb, Stations-Chef in Pest.
89. Schneider, Stations-Chef in Czegléd.
90. Jaksch, Material-Magazins-Chef in Pest.
91. Biberauer, Inspector und Bahnerhaltungs-Chef daselbst.
IV. Section. Czegléd-Bazias-Anina.
92. Rubricius, Inspector und Verkehrs-Chef in Temesvár.
93. Jirsch, Inspector und Zugförderungs-Chef daselbst.
94. Bodansky, Stations-Chef daselbst.
95. Klauber, Inspector des gesellsch. Schiffsdienstes und Stations-Chef in Bazias.
96. Hak, Stations-Chef in Oravicza.
97. Deiss, Werkstätten-Chef in Temesvár.
98. Dobrawa, Material-Magazins-Chef daselbst.
99. Verbiř, Inspector und Bahnerhaltungs-Chef daselbst.

K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau).

A. Verwaltungsrath in Prag, Waisengasse Nr. 948/949 — II.

1. Anton Freiherr von Starck, Präsident.
2. J. U. Dr. Franz Schmeykal, Vice-Präsident.
3. Jaromir Graf Czernin v. Chudenitz, K. K. Kämmerer
4. Wenzl Daniel
5. Wilhelm v. Glaser
6. J. U. Dr. Johann Freiherr von Haimberger
7. J. U. Dr. Theodor Hassmann, Ritter etc.
8. Carl Hoffmann
9. Friedrich Ritter von Leuzendorf
10. Jacob List
11. Albert Redlhammer
12. Sigmund Schlesinger
13. Anton Teibler

(3.–13.: Mitglieder.)

B. Direction in Prag No. 948/949 — II.
14. C. Hladik, Director.
15. Anton Pichler, Inspector.
16. Alois Stane, Ober-Ingenieur.
17. Ferdinand Titze, Ober-Ingenieur.
18. Heinrich Schmeykal, Ingenieur.
19. Eduard Mathesius, Material-Verwalter.
20. Eugen Czelechowsky, Cassier.
21. Otto Bartelmus, Ober-Buchhalter.

Betriebsleitung in Pilsen.
22. Josef Reichert, Ober-Ingenieur.
23. Josef Wabra, Ober-Werkführer.

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.

I. Verwaltungsraths-Mitglieder.

1. Sr. Excellenz Friedrich Graf Thun-Hohenstein, Präsident des Verwaltungsrathes.
2. Anton Emanuel Ritter von Komers, Präsident Stellvertreter.
3. Rudolf Graf Chotek,
4. Gustav Biedermann,
5. Franz Kucera,
6. Friedrich Schwarz.
7. Julius Priborský,
8. J. U. Dr. Karl Leopold Klaudy.
9. Josef Nesvadba,
10. Victor Freiherr von Erlanger,
11. J. U. Dr. Ludwig Weissel,
12. Edgar Kohl v. Kohlenegg,

(3.–12.: Verwaltungsräthe.)

4 Stellen unbesetzt.

II. Direction in Prag.
13. Frauz Mráz, Generaldirector.
14. Herrmann Přiborský, Director-Stellvertr.
Abtheilung I.
15. Secretariat, Vorstand: J. U. C. Johann Mastný.
Abtheilung II.
16. Bau- und Bahnerhaltung, Vorstand: Ludwig Komrs, Inspector.
Abtheilung III.
17. Verkehrs- und Stationsdienst, Vorstand: Herrmann Přiborský. Inspector, zugleich Director Stellvertreter (vide No. 14).
Abtheilung IV.
18. Commercieller Dienst, Vorstand: Josef Patzák, Ober-Expeditor.
Abtheilung V.
19. Zugförderungs- und Werkstätten-Dienst, Vorstand: Johann Lampa, Ober-Ingenieur.
Abtheilung VI.
20. Material-Wesen, Vorstand: Wenzl Kopka, Verwalter.
Abtheilung VII.
21. Revisions-Bureau, Vorstand: Wilh. Klepečzka, Ingenieur.

Cassa und Buchhaltung.
22. Cassa: Schmied, Hauptcassier.
23. Buchhaltung: Lindner, Buchhalter.

Erste Siebenbürger Eisenbahn.

Sitz des Verwaltungsrathes und der General-Direction in Budapest.

I. Verwaltungsrath.
1. Otto Chotek, Graf, Präsident in Wien.
2. Louis Haber von Linsberg, Baron, Vice-Präsident in Wien.
3. Lórand Eötvös, Baron in Budapest,
4. Johann Gögl in Wien,
5. Arpád v. Keudeffy in Boldogfalva,
6. Friedrich v. Kochmeister in Budapest,
7. Albert Lónyay, Graf in Budapest,
8. Louis Ritter von Marx in Frankfurt a. M.,
9. Franz Nopcsa, Baron in Wien,
10. Franz Reichenstein, Baron in Wien,
11. Anton v. Somogyi, in Budapest,
12. Gabriel v. Várady in Budapest,
13. unbesetzt,
14. Carl Weiss v. Weissenhall in Wien,
15. Albert Wodianer, Baron in Budapest,

(3.–15.: Verwaltungsräthe.)

II. Oberbeamte.
16. Carl Freund v. Ferenczi, General-Director in Budapest.
17. Alfred v. Kanovics, Central-Ober-Inspector für allgemeine Administration und Betrieb in Budapest.
18. Anton Schubert, Central-Ober-Inspector für Bau, Bahnerhaltung und Verkehr in Budapest.
19. Gottfried Eder, Central-Ober-Inspector für Zugförderung, Werkstätte- und Material-Verwaltung in Budapest.
20. Friedr. Grim, Ober-Buchhalter in Budapest.
21. Leonard Stiny, Inspector und Betriebsleiter in Arad.
22. Oscar Göbel, Ober-Ingenieur und Werkstättenleiter in Piski.
Bautechniker.
23. Carl Szahlender, Insp. für Bau in Budapest.
24. Carl Pékár, Insp für Bahnerhaltung in Arad.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

a. Verwaltungsrath in Wien.
1. Franz Freiherr von Hopfen, Vicepräsident zu Wien.
2. Adam Freiherr von Burg zu Wien
3. Josef Anton Forsboom Brentano zu Wien
4. Maximilian Freiherr v. Gagern
5. Rudolf Oskar Ritter von Gödel-Lannoy zu Wien
6. Dr. Heinrich Jaques
6b. Moritz Ritter v. Goldschmidt zu Wien
7. Otto Freiherr Rivalier von Meysenbug zu Wien
8. Elio Freiherr von Morpurgo zu Triest
9. Anselm Freih. v. Rothschild zu Wien
10. Baron von Tinti
11. Eduard Wiener Ritter von Welten zu Wien

(2.–11.: Mitglieder.)

b. Oberbeamte.
12. Eugen Bontoux, General-Director zu Wien.
13. Gabriel Lemonnier, Secretär zu Wien.
Secretariat.
14. Adolf Ritter v. Schreiner, General-Secretär zu Wien.
15. Josef Böhm, Director ext. statum zu Wien.
16. Franz X. Träger, K. Räthe und Oberinspectoren zu Wien.
17. Leopold Winter, (16.–17.)
18. Johann Schimak, Inspector zu Wien.
19. Johann Prugger Inspector zu Wien.
20. Johann Lyer, Inspector zu Wien.
21. Heinrich Penkl, Inspector zu Wien.
22. Mathias Wallner, Bureau-Chef zu Wien.
23. Dr. Max Richter, Chef des Sanitätsdienstes zu Wien.
24. Alois Waldhäusel, Verwalter des Kranken-Instituts zu Wien.
Finanzielle-Direction.
25. Louis Cavallier, Director zu Wien.
26. Eduard Mannheimer, Ober-Inspect. zu Wien.
27. Heinrich Entz, Bureau-Chef zu Wien.
Buchhaltung.
28. Dominik Seidel, General-Buchhalter zu Wien.
29. Carl Schmidt, Buchhalter zu Wien.
Bau-Cotrolle.
30. Eugen Hörner, Controllor zu Wien.
31. Carl Ehnhart, Buchhalter zu Wien.
32. Eduard Schubert, Bureau-Chef zu Wien.

Betriebs-Controlle.
33. Johann von Savageri, K. Rath, Controll-Chef zu Wien.
34. Georg Scherzer, Inspector zu Wien.
35. Franz Meissner, Inspector zu Wien.
36. Anton Schaffellner, Inspector zu Wien.
37. Carl Oeppinger, Bureau-Chef zu Wien.
38. Franz Stumm, Bureau-Chef zu Wien.
39. Franz Katzler, Bureau-Chef zu Wien.
40. Josef Tomschik, Bureau-Chef zu Wien.
41. Johann Forche, Bureau-Chef zu Wien.
42. Carl Nagy, Bureau-Chef zu Wien.
43. Eduard Gibalc, Bureau-Chef zu Wien.
44. Friedrich Schmidt, Bureau-Chef zu Wien.
45. Franz Wallnöfer, Bureau-Chef zu Wien.
46. Carl Miller, Bureau-Chef zu Wien.
47. Carl Eckert, Buchhalter zu Wien.

Oeconomat.
48. Ludwig von Bernuth, Ober-Inspector zu Wien.
49. Alfons Schmidt, Inspector zu Wien.
50. Adolf Lausch, Bureau-Chef zu Wien.

Haupt-Cassa.
51. Joachim Hassberg, Hauptcassier zu Wien.
52. Jacob Sadowsky, Cassa-Controllor zu Wien.

Verkehrs-Direction.
53. F. J. Schüler, Director (zugleich commerzieller Director) zu Wien.
54. Josef Ritter von Pretzner, Ober-Inspector zu Wien.
55. Heinrich Pfeiffer, Ober-Inspector zu Wien.
56. Gustav Andriessen, Ober-Inspector zu Wien.
57. Josef Jordan, Ober-Inspector zu Wien.
58. Wenzl Bezpalec, Inspector zu Wien.
59. Josef Schottner, Inspector zu Wien.
60. Johann Likon, Inspector zu Wien.
61. Josef Benesch, Inspector zu Wien.
62. Alfred Thomas, Inspector zu Wien.
63. Moriz Kohn, Inspector zu Wien.
64. Franz Schneeweis, Bureau-Chef zu Wien.
65. Alois Sekira, Bureau-Chef zu Wien.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Wien.
66. Ferdinand Linder, Ober-Inspector zu Wien.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Graz.
67. Franz von Behaghel, Inspector zu Graz.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Triest.
68. Faustin Zanelatto, Inspector zu Triest.

Verkehrs-Section Klagenfurt.
69. Friedrich Baron Wetzlar, Verkehrs-Chef zu Klagenfurt.

Verkehrs-Section Agram.
70. Franz Kronraff, Verkehrs-Chef zu Agram.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Innsbruck.
71. Daniel Rint, Inspector zu Innsbruck.
72. Carl Ratzka, Secretär zu Innsbruck.

Verkehrsleitung in Ofen.
73. Max Dagobert Meissner, Ober-Inspector zu Ofen.
74. Max Bram, Inspector und Stellvertreter des gesellschaftlichen Repräsentanten in Pest.

Verkehrs- und Transports-Inspector in Kanizsa.
75. Friedrich Wodiczka, Inspector zu Kanizsa.

Verkehrs-Section Alba.
76. Franz Porndorfer, Verkehrs-Chef zu Alba.

Commerzielle Direction.
77. F. J. Schüler, vide Verkehrs-Direction zu Wien.
78. Samuel Hahn, Ober-Inspector zu Wien.
79. Friedrich Baumann, Inspector zu Wien.
80. Anton Müller, Bureau-Chef zu Wien.

Reclamations-Bureau.
81. Franz Domenego, Ober-Inspector zu Wien.
82. Josef Kubarth, Bureau-Chef zu Wien.
83. Josef Hauser, Bureau-Chef zu Wien.

Commerzielle-Inspection in Agram.
84. Hermann Kneuse, Inspector zu Agram.

In Triest.
85. Oswald Hüffel, Silos-Verwalter zu Triest.
86. Cäsar Astfalk, Ober-Inspector und Chef der General-Agentie in Köln a/Rh.

Maschinen-Direction.
87. Alex Gottschalk, Director zu Wien.
88. Friedrich Wagner, Ober-Inspector zu Wien.
89. Adolf Gölsdorf, Inspector zu Wien.
90. Alex Berenger, Inspector zu Wien.
91. Ernst Grossmann, Inspector zu Wien.
92. Gustav Leuschner, Inspector zu Wien.
93. Andreas von Hoffmann, Bureau-Chef zu Wien.
94. Carl Heiss, Bureau-Chef zu Wien.

Zugförderungs-Dienst.
Inspection in Wien.
95. Robert Blont, Inspector zu Wien.

Inspection in Marburg.
96 Johann Demel, Inspector zu Marburg.

Inspector in Laibach.
97. Friedr. Breindl, Inspector zu Laibach.

Inspection Kanizsa.
98. Johann Sochor, Inspector zu Kanizsa.

Inspection in Innsbruck.
99. Franz Göbl, Ober-Inspector zu Innsbruck.
100. Josef Ludold, Inspector zu Innsbruck.

Werkstättendienst.
101. Johann Hardy, Werkstätten-Chef zu Wien.
102. Conrad Puchelt, Werkstätten-Chef zu Marburg.
103. Victor Krammer, Werkstätten-Chef zu Innsbruck.

Bahn-Direction.
104. Carl Prenninger, Director zu Wien.
105. Carl Fogy, Ober-Inspector zu Wien.
106. Johann Baron Watzdorf, Ober-Inspector zu Wien.
107. Anton Aichinger, Inspector zu Wien.
108. Max Manch, Inspector zu Wien.
108. Johann Fumé, Secretär zu Wien.

Inspection Neustadt.
109. Friedrich August Birk, Inspector zu Neustadt.

Inspection Marburg.
110. Rudolf Willner, Inspector zu Marburg.

Inspection Cilli.
111. Georg Geishofer, Inspector zu Cilli.

Inspection Triest.
112. Gustav Lahn, Inspector zu Triest.

Inspection Innsbruck.
113. Carl Zelinka, Inspector zu Innsbruck.

Inspection in Villach.
117. Friedrich Bunz, Inspector zu Villach.

in Fiume.
118. Josef Ackerl, Inspector zu Fiume.

Hochbau-Abtheilung.
119. Wilhelm Flattich, Director zu Wien.
120. Franz Wilhelm, Inspector zu Wien.
121. Carl Sellyey, Inspector zu Wien.

Hafenbau-Abtheilung Triest.
122. Friedrich Bömches, Ingenieur und Hafenbauleiter zu Triest.

Schienenwalzwerk Graz.
123. Josef Hall, Inspector und Werkleiter zu Graz.
124. Franz Pogatschingg, Buchhalter zu Graz.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

I. Verwaltungs-Rath.
1. Franz Altgraf zu Salm Reifferscheid, in Wien Präsident.
2. Josef Ritter von Mallmann in Wien, Vice-Präsident.
3. Dr. Carl Giskra in Wien.
4. Louis Freiherr von Haber-Linsberg in Linsberg bei Pitten.
5. Hanns Freiherr von Liebieg in Wien.
6 Ludwig Ritter von Oppenheimer in Wien und Klein-Skal.
7. Eduard Redlhammer in Grottau.
8. Adolf Ritter von Schenk in Wien.
9. Paul Ritter von Schöller in Wien.
10. Franz von Siegmund in Reichenberg.

II. Oberbeamte.
11. Dr. G. R. Grosz, k. k. Hofrath, Director.
12. Hermann Rittershausen, General-Secretär.
13. Johann Langer, k. Rath, Maschinen-Director.

Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung.
14. Johann Langgasser, Ober-Inspector.
15. Franz Neumann, Inspector.

(Die übrigen Directions-Abtheilungen sowie die Central-Wagendirigirung sind gemeinschaftlich mit der Oesterr. Nordwestbahn, General-, Betriebs- und Maschinen-Direction siehe diese.

Betriebs-Inspectorat.
16. Pfilipp Piwonka, Inspector in Reichenberg.

Zugförderung.
17. Anton Wagner, Inspector in Reichenberg.

Werkstätte.
18. Robert Landauer, Inspector in Reichenberg.

Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectoriat.
19. Ludwig Hietzgern, Ober-Inspector für Bau und Bahnerhaltung in Reichenberg.
20. Otto Bruhns, Inspector für Bau in Tannwald.

Theisseisenbahn-Gesellschaft.

(Erzherzogin Maria-Valeriogasse N. 1 in Pest.)

Verwaltungsrath.
1. Anton Graf Szápáry Excellenz, Präsident.
2. Othenio Graf Lichnowky Excellenz, Vice-Präsident.
3. Dr. Heinrich Jaques, Vice-Präsident.
4. Dr. Edmund Ary,
5. Paul Fürst Eszterházy,
6. Carl Freund,
7. Louis Freiherr Haber von Linsberg jun.
8. Wilhelm Hartung,
9. Dr. Julius Kautz,
10. Nikolaus Kiss von Nemekér,
11. Vinzenz Graf Nemes,
12. Baron Andor Orczy,
13. Friedrich Freiherr von Schey,
14. Alexander Ritter von Schöller,
15. Johann Graf Waldstein, Excellenz,
16. Moriz Freiherr von Wodianer,
17. Heinrich Graf Zichy, Excellenz,
18. Eduard von Zsedényi.

} Mitglieder.

General-Direction.
19. General-Director: Wilhelm von Nördling, k. k. Hofrath.
20. General-Secretariat: General-Secretär Rudolf Pfeiffer.
21. Haupt-Buchhaltung und Cassa-Ober-Inspector: Friedrich Dieterlé.
22. Haupt-Buchhaltung: Haupt-Buchhalter Julius Pfeifer.
23. Hauptcassa: Hauptcassier Vinzenz Merwarth.
24. Material-Inspection: Inspector Moriz Singer.

Bahn- und Maschinen-Direction.
25. Bahn- und Masch. Director: Eduard Kruntorad.
26. Bahn- und Masch. Secretär: Johann Resszel.

Bahnerhaltung.
27. Inspector: Moses Rindskopf.
28. Ober-Ingenieur: Anton Pecher.
29. „ Carl Bundsmann.
30. „ Friedrich Kařafiath.
31. „ Ladislaus Gyöngö.
32. Maschinenwesen: Inspector: Andreas Kois.
33. Constructions-Bureau: Ober-Ingenieur: Sigismund Komarnitzky.

Verkehrs-Direction.
34. Verkehrs-Director: Benedict Ronsperger.
35. Secretär: Julius Schulmann.

Verkehrsdienst.
36. Ober-Inspector Franz Golz.
37. Ober-Ingenieur Josef Persek.
38. „ Ludwig Schölnaszt.
39. „ Josef Kraus.
40 Comercieller Betrieb: Inspector Julius Kiss.
41. Einnahmen-Controlle: Insp. Franz Benedikt.
42. Ausgaben-Controlle: Oberrevident Heinrich Hüfner.
43. Activ-Controlle: Inspector Franz Gelinek.

Strecken-Oberbeamte:
44. Ober-Ingenieur-Abtheilung für Bahnerhaltung in Arad: Ober-Ingenieur Wenzl Muhr.
45. Ober-Ingenieur-Abtheilung für Bahnerhaltung in Kaschau: Ober-Ingenieur Albin Kaluschau.
46. Verkehrschef in Czegléd: Carl Sommar.
47. Verkehrschef in Debreczin: Eduard Riedl.
48. Zugförderungschef in Szolnok: Ober-Inspector Wilhelm Killias.
49. Werkstättenchef in Miskolcz: Inspector Gustav Fehr.
50. Werkstättenchef in Szolnok: Ingenieur Franz Rosner.

K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Betriebs-Direction zu Prag.
1. Excellenz Ernst Graf Waldstein-Wartenberg, Präsident.
2. Clemens Bachofen von Echt, Vice-Präsident.
3. Josef Kress, General-Director,
4. Josef Fritsch, K. K. Bergrath,
5. J. W. Bayer, Kaiserlicher Rath,
6. Ludwig Waydelin,
7. Adalbert Ritter von Lanna,
8. Wachsmuth, Director,
9. Carl Baron Weidenheim,
10. J. U. Dr. Franz von Schmeykal,
11. Friedrich Freiherr von Leitenberger,

} Verwaltungsräthe.

12. Georg Löw, Betriebs-Director
13. Franz Lat, Inspector
14. Heinrich Ballabene, Secretär
15. Michael Schramek, Hauptbuchhalter
16. Carl Manias, Hauptcassier
17. Julius Biedermann, Ober-Ingenieur
18. Marcus Tuchs, Ingenieur
19. Carl Schimmek, Ingenieur
20. Robert Wunsche, Ingenieur

(12.–20.: in Prag.)

21. Constantin Schuster, Ingenieur in Turnau.
22. Josef Hampel, Ingenieur in Neratowic.
23. Wilh. Hellwig, Werkstättenleiter in Kralup.

Ungarische Nordostbahn.

I. Verwaltungs-Rath in Pest.

1. Sr. Excellenz Paul Freiherr v. Sennyey, k. k. wirklicher Geheimer Rath u. Kämmerer in Pest.
2. Koloman v. Tisza, Ungar. Reichtags-Abgeordneter in Pest.
3. Sr. Erlaucht Ervin Graf Schönborn-Buchheim, Oberst Erbland Truchsess, k. k. Kämmerer in Wien.
4. Johann v. Lonyay, Ungar. Reichstags-Abgeordneter in Lonya (Bereger Comitat).
5. Gabriel v. Várady, Ungar. Reichstags-Abgeordneter in M. Szigeth.
6. Ludwig v. Kiss, Ungar. Reichstags-Abgeordneter in Debreczin.
7. Valentin v. Boros in Szathmár.
8. Dr. Eduard Chornitzer, Hofrath in Wien.
9. Heinrich v. Lévay, Director der allgem. Ungarischen Assecuranz-Gesellschaft in Pest.
10. Carl Ritter v. Rogawski, Director der Franco-Austrian Bank in Wien.
11. Josef Freiherr v. Vécsey in Pest.
12. Koloman Graf Forgách in Pest.
13. Afred Baron Springer in Wien.
14. Nicolaus v. Ujfalussy, Obergespan des Szathmárer Comitates in Szathmár.
15. Ladislaus Kovach v. Visonta, Ungar. Reichstags-Abgeordneter.

II. Oberbeamte:

16. Emerich v. Ivánka, General-Director in Pest.
17. Adolf v. Korányi, Gerichts- und Wechsel-Advocat, General-Secretär und Rechtsconsulent daselbst.
18. Josef v. Kerekes, Gerichts- und Wechsel-Advocat, Secretär des Verwaltungsrathes daselbst.
19. Dr. Eduard Chornitzer, Secretär des Verwaltungsrathes daselbst.
20. Johann Bock, Betriebs-Inspector daselbst.
21. Ferd. Wiederspan, Betriebs-Insp. daselbst.
22. Emerich v. Eklér, Chef des Central-Bureaus daselbst.
23. Francz Baron Barkoczy, Chef des Personal-Bureaus daselbst.
24. Emerich Lintner, General-Controllor daselbst.
25. Johann Gesell, Oberbuchhalter daselbst.
26. Jakob Hofbauer, Chef der Controlle daselbst.
26. Josef Toth, Hauptcassier daselbst.
28. Heinr. Altmann, Material-Verwalter daselbst.
29. Julius Spitz, Central-Inspector für Verkehr und commerziellen Betrieb daselbst.
30. Philipp Ponger, Insp. für Verkehr daselbst.
31. Josef Platzer, Chef des Reclamations-Bureaus daselbst.
32. Josef Ambrus, Betriebs-Controllor daselbst.
33. Emil Szücs, Telegrafen-Inspector daselbst.
34. Julius Stolle, Central-Inspector für Zugförderung und Werkstättendienst daselbst.
35. Ludwig v. Györy, Inspector für Zugförderung daselbst.
36. Emerich v. Novelly, Inspector für Werkstättendienst daselbst.
37. Emil v. Polinszky, Central-Insp. für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht daselbst.
38. August v. Szacsvay, Ober-Ingenieur daselbst.
39. Alexand. Meissner, „ „ „
40. Emil Festetics, „ „ „
41. Alexander v. Stromssky, Chef Ingenieur in der Bauleitung daselbst.
42. J. Loenartz, Ober-Ingenieur daselbst.
43. Friedrich Janovitz, Ober-Ingenieur daselbst.
44. Ed. Nelhibel, Verkehrs-Chef in Királyháza.
45. Emerich Barczány, Verkehrs-Chef in S. A. Ujhely.
46. Stefán v. Vukovich, Bahnerhaltungs-Chef in Debreczin.
47. Ernst Ericz, Bahnerhaltungs-Chef in S. A. Ujhely.
48. Carl Sziegmeth, Zugförderungs-Chef in S. A. Ujhely.

Ungarische Ostbahn.

Verwaltungsrath in Budapest.

1. Nicolaus Baron Vay, Excellenz, zu Budapest.
2. Albert Baron Bànffy, Vice-Präsident von Kolozsvár (Klausenburg.)
3. Ignaz von Bockay zu Budapest.
4. Kolman Graf Eszterházy zu Kolozsvár.
5. Dr. Max Falk zu Budapest.
6. Heinrich von Lévay zu Budapest.
7. Albert von Lónyay zu Budapest.
8. Johann von Paget zu Gyéres.
9. Samuel Graf Wass zu Budapest.
10. Edmund Graf Zichy zu Wien.
11. Emil Trauschenfels zu Budapest.
12. Paul Graf Kalnoky zu Budapest

General-Direction zu Budapest.

13. General-Director Ludwig v. Bottlik.
14. Betriebs-Director Anton Gail.
15. General-Secretär Johann Czigly.
16. Central-Bureau-Vorstand: General-Secretär Johann Czigly.
17. Buchhaltung und Cassa-Vorstand: Inspector Ludwig Pope, Oberbuchhalter.
18. Controle-Vorstaud: Insp. Johann Rauscher, Ober-Controlor.
19. Commerzielles-Bureau Vorstand: Inspector Johann Zucker.
20. Sanitätsdienst Chefarzt: Dr. Carl Sebes.
21. Verkehrsdienst Vorstand: Inspector Franz Kompach.
22. Zugförderungs- und Werkstättendienst Vorstand für Zugförderung: Inspector Franz Zwinz.
23. Vorst. für Werkstätten: Inspector Franz Irrich.
24. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung Vorstand: Ober-Inspector Maximilian Chimani.
25. Material-Verwaltung Vorstand: Inspector Constantin Donhofer.

Executiver Dienst:

I. Verkehr:

26. Verkehrs-Chef: Georg v. Simonics.
27. Verkehrs-Chef-Stellvertreter: Josef Dolyák.
28. Verkehrs-Chef: Anton Zimmermann.
29. Verkehrs-Chef-Stellvertreter: Franz Lehnert zu Brassó.

II. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:

30. Inspector: Berthold Wuth zu Kolozsvár.
31. Inspector: August Böhm zu Gyulafehérvár.
32. Bahnerhaltungschef: Ober-Ingenieur Carl von Enyedi zu Brassó.
33. Chef für Zugförderung: Inspector Franz Bahns zu Kolozsvár.
34. Chef für Material-Verwaltung: Josef Goldstein zu Kolozsvár.

Baudirection zu Budapest.

35. Julius Lott, Bau-Director.
36. Vincenz Jahoda, Inspector.

Königlich Ungar. Staats-Eisenbahnen.

Direction in Budapest, Üllöerstrasse No. 5.

Verwaltungsrath.

1. Emerich von Fest, Landtags-Abgeordneter, Präsident.

Verwaltungsräthe.

2. Vincenz Weninger, General-Director der Kgl. Ungar. Credit-Anstalt.
3. Carl Langer, Ministerial-Rath im Kgl. Ungar. Communications-Ministerium und Chef der Kgl. Ungar. General-Inspection für Eisenbahnen und Schifffahrt.
4. Carl Hieronymi, Ministerial-Rath im Kgl. Ung. Communications-Ministerium.
5. Friedrich Köffinger, Sections-Rath im Kgl. Ungar. Finanz-Ministerium.
6. Anton Hideghéthy, Kgl. Ungar. Ministerial-Rath.
7. Gustav Fuchs, Grosshändler.
8. Anton Metzner, Kgl. Ungar. Sections-Rath (Ersatzmann).
9. Julius Csörgeö, Kgl. Ungar. Sections-Rath (Ersatzmann).
10. Andreas Berctvás, Kgl. Ungar. Secretär im Finanz-Ministerium (Ersatzmann).
11. Hugo Kilényi, Kgl. Ungar. Sections-Rath im Handelsministerium (Ersatzmann).

Direction in Pest.

12. Director Ludwig von Tolnay.

Section A. General-Secretariat.

13. Sections-Chef Albert Schober, Inspector und Leiter des General-Secretariats.
14. Chef des Secretariats Inspector Wilhelm Baron Hornig von Horuburg.
15. Directions-Secretär Kamillo Kunhegyi.
16. Chef des Central-Bureaus Rudolf Schindler.

Section B. Inventar- und Material-Verwaltung.

17. Sections-Chef Inspector Georg Szarvassy.
18. Chef der Material-Verwaltung Emerich Kalmar.
19. Chef der Inventar-Verwaltung Benedict Bachunek.

Section C. Verkehr und commercieller Betrieb.

20. Sections-Chef, General-Inspector und Director-Stellvertreter August Obermayer.
21. Dessen Stellvertreter Ober-Inspector Felix Langer.
22. Chef des Verkehrs-Bureaus Inspector Anton Schuller.
23. Chef des Commerz. Bureaus Inspector Julius Storch.
24. Chef des Reclamations-Bureaus Inspector Julius Csausz.
25. Chef der Betriebs-Controle Inspector Josef Hegyi.
26. Chef des directen Verkehrs in Wien Inspector Heinrich Grüll.

Section D. Zugförderung und Werkstätten-Dienst.

27. Sections-Chef Ober-Insp. Stefan Verderber.
28. Chef des Bureaus für Zugförderung Inspector Adolf Forcher.
29. Chef des Bureaus für Werkstätten-Dienst Inspector Alfred Elsner.

Section E. Rechnungs-Abtheilung.

30. Sections-Chef Josef Szmekal, Königl. Rath u. Ministerial-Buchhalter.
31. Dessen Stellvertreter August Koróny.
32. Chef der Haupt-Buchhaltung Carl Engelhardt.
33. Haupt-Cassier Gustav Strelkó.
34. Chef der Liquidatur Ober-Revident Carl Roth.

Section F. Bauabtheilung und Bahnerhaltung.

35. Sections-Chef-General-Inspector und Director-Stellvertreter Alois von Horváth.
36. Sections-Chef-Stellvertreter Ober-Inspector Ludwig von Horváth.
37. Chef für Unterbau Inspector Rudolf Bethlenfalvi.
38. Chef für Oberbau Ober-Ingenieur Otto Pohl.
39. Chef für Hochbau Inspector Julius Rochlitz.
40. Chef für Bahnerhaltung Insp. Franz Wachsmann.
41. Chef für technische Buchhaltung Inspector Johann Skalka.

Stadt-Bureau in Pest.

42. Chef Michael Bodendorfer.
43. Chef-Arzt Dr. Ludwig Grosz, Landes-Sanitäts-Rath.

Auf der Strecke *(Nördliche Linie).*

44. Verkehrs-Chef in Hatvan Carl Römer.
45. „ „ „ Losoncz Eduard Goth.
46. Betriebsleiter in Eperies für die Eperies-Tarnower-Bahn Ung. Theilstrecke Josef Krammer.

Südliche Linie.

47. Betriebsleiter in Agram Inspector Leopold Czermák.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Verwaltungsrath zu Wien.

1. Johann Graf Waldstein v. Wartemberg, Präsident zu Wien.
2. Moriz Ritter von Kraiński, Vicepräsident zu Lemberg.
3. Aladár Graf Andrássy zu Velejte in Ungarn.
4. Beno Bächer zu Wien.

5. Hermann Flesch daselbst.
6. Wilhelm von Glaser daselbst.
7. Julius Gomperz daselbst.
8. Franz Ritter von Hauslab daselbst.
9. Ferdinand Hoffmann daselbst.
10. Sigmund Ritter von Kozłowski daselbst.
11. Eugen von Rembieliński daselbst.
12. Carl Stummer daselbst.
13. Eugen v. Szirmay zu Erdöbénye in Ungarn.
14. Baron Bela Vay zu Pest.
15. Ignaz Weiss zu Wien.
16. J. N. Weiss daselbst.

Regierungs-Commissär.

17. Friedrich Leeder, K. K. Ministerialrath zu Wien.

Directions-Ausschuss.

18. Sigmund Ritter von Kozłowski zu Wien.
19. Eugen von Rembieliński daselbst.
20. Wilhelm von Glaser daselbst.

Direction zu Wien.

21. Rudolf Gunesch, Bau-Director (in Wien.)
22. Max Pichler, Betriebs-Direector (in Wien.)
23. Ignaz Haas, Dr. juris, Centralinspector (in Wien.)
24. Paul Bach, Inspector (in Wien.)
25. Heinrich Nübel, Buchhalter (in Wien.)
26. Leopold von Błażowski, Betriebsleiter zu Przemyśl.
27. Leonhard von Walter, Zugförderungs- und Werkstättenchef zu Przemyśl.

Bahnerhaltung.

28. Johann Kostka, Bahnerhaltungs-Inspector zu Przemyśl.
29. Bernhard Cometter, Bahnerhaltungs-Inspector zu Nagy-Mihály in Ungarn.

Vorarlberger Bahn.

I. Verwaltungsrath.

1. Johann Ferdinand Wagner Ritter von Wagensburg, in Wien, Präsident.
2. Sebastian von Froschauer in Wien, Stellvertreter desselben.
3. Dr. Andreas Fetz in Wien.
4. Carl Ganahl in Feldkirch.
5. Johann Gögl in Wien.
6. Dr. Anton Jussel in Bregenz.
7. Simon Ritter von Millesi in Wien.
8. Dr. Georg Rebhann in Wien.
9. Alexander von Stummer in Wien.
10. J. A. Ritter von Tschavoll in Feldkirch.
11. Carl Weiss Ritter v. Weissenball in Wien.

II. Oberbeamte.

a. Centralbüreau in Wien.

12. Dr. Ferdinand Zehetner, General-Secretair.
13. Heinrich Ludwig, Buchhalter.

b. Betriebs-Direction in Feldkirch.

14. Rudolf Clement, Betriebs-Director.
15. Friedrich Neumann, Verkehrs-Chef.
16. Adolf Wagner, Zugförderungs-Chef.
17. Johann Putz, Materialienverwalter.
18. Theodor Kaltenbach, Control- und Transport-Chef.
19. Emilian Eysank Edler von Marienfels, Bahnerhaltungs-Chef.

Waagthal-Bahn.

Sitz der Geschäftsleitung in Pressburg.

Verwaltungsrath.

1. Breunner jun., Graf August, in Wien, Präsid.
2. Zichy sen., Graf Josef, in St. Johann a/M. (Vicepräs.)
3. Friedenthal, P. Gaspar, in Breslau (Vicepräs.)

Mitglieder.

4. Erdödy, Franz Graf, in Wien.
5. Mednianszky, Dionys Baron, in Pressburg, auch Obmann des Ausschusses.
6. Detraux, Eduard Reichsfreiherr in Pressburg (auch Mitglieder des Ausschusses.)
7. Machanek, Max, in Wien (auch Mitglieder des Ausschusses.)
8. Ernst, Hugo, in Wien (auch Mitglieder des Ausschusses.)
9. Goldschmidt, Herrm. Ritter von in Wien (auch Mitglieder des Ausschusses.)
10. Friedländer, Gustav, in Breslau.
11. Dr. Berger, Ludwig, in Breslau.
12. Szüllö Géza, von, in Borsa, Ungarn.
13. Dr. von Szalay, Edmund, in Pressburg, auch Vorsitzender der Geschäftsleitung.
14. 5 Stellen unbesetzt.
15. Ernst, Gustav, Central-Bau-Inspector, Mitglied der Geschäftsleitung in Pressbung.
16. Kuh Solly, Betriebs-Leiter, Mitglied der Geschäftsleitung in Pressburg.
17. Brausewetter, Victor, Bau-Insp. in Tyrnau.
18. Koller, August, Werkstätten- und Zugförderungs-Inspector in Pressburg.
19. Hahn, Josef, Ober-Buchhalter in Pressburg.
20. Loskay, Nikolaus, Ober-Ingenieur und Stellvertreter des Central-Inspectors in Pressburg.
21. Gulácsy, Béla, Ober-Ingenieur in Pressburg.
22. Gottsleben, Ferdinand, Ober-Ingenieur in Pressburg.
23. Herold, Ferdinand, Ober-Ing. in Trentschin.
24. Bogen, Adalbert, Ober-Ingenieur in Pest.

III. Fremdländische Eisenbahnen.

Chemin de fer Grand Central Belge.

Exploitation des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam & Breda, de l'Est Belge, de Louvain à Hérenthals et d'Hérenthals à Tilbourg, de l'Entre Sambre & Meuse, d'Anvers à Hasselt, de Landen à Hasselt et de Hasselt à Maestricht et Aix-la-Chapelle.

Siége de l'Administration Centrale et de la Direction Générale, à Bruxelles 88, rue Belliard.

Composition du Comité Mixte Général.

1. M. M. A. Stoclet, Président du Conseil d'Administration de la Cie. d'Anvers à Rotterdam et Administrateur de l'Est Belge, Président.
2. Baruchson, Président du Conseil d'Administration de l'Entre Sambre et Meuse, Membre.
3. V. Tesch, Ministre d'Etat & Membre de la Chambre des Représentants, Membre.
4. W. Mackenzie-Shaw, Administrateur délégué de la Cie. d'Anvers à Rotterdam, Membre.
5. Quairier, Administrateur de la Cie. de l'Est-Belge, Membre.
6. Un des Présidents du Conseil d'Administration du Ch. de fer d'Aix-Maestricht Landen, Membre.

6a. Sommer, Directeur Spécial du Ch. de fer d'Aix-Maestricht-Landen, Membre.

7. J. Urban, Directeur Général du Graud Central Belge, Membre et Secrétaire.

Comité d'Exploitation.

(1.) M M. A. Stoclet, Président.
(2.) Baruchson, Membre.
(8.) J. Urban, Membre.
(4.) W. Mackenzie-Shaw, Membre.
8. V. Stoclet, Secrétaire.

Administration Centrale & Direction Générale.

(7.) J. Urban, Directeur-Général.
9. M. Urban, Ingénieur en Chef-Directeur de la Traction et du Matériel.
10. Ed. Despret, Ingénieur en Chef-Directeur des Voies & Travaux.
11. G. Michelet, Ingénieur en Chef-Directeur de l'Exploitation.
12. Al. Demunck, Chef du service de la Comptabilité Générale.
13. Ad Partoes, Chef du service des Recettes.
14. M. Leclercq, Chef du service Commercial
15. Mr. Leroy, Chef de Bureau du service des Dépenses.

(8.) V. Stoclet, Chef du service du Secrétariat du Comité.

Services Actifs.

I. Section Anvers.

16. Lebon, Inspecteur principal d'Exploitation, Chef de Service.
17. Chaussette, Ingénieur, Chef de Traction.
18. Squilbin, Chef de service des Voies & Travaux.
19. O. Bihet, Ingénieur, Directeur de l'Atelier Central à Louvain.
20. Zurich, Agent, International à Bâle.

II. Section-Lodelinsart.

21. Smits, Inspecteur principal d'Exploitation, Chef de Service.
22. Mottrie, Ingénieur, Chef de Traction.
23. Liebrechts, Ingénieur, Chef de service des Voies & Travaux.
24. Ryez, Inspecteur principal du Matériel.

III. Section-Walcourt.

25. Delpire, Inspecteur principal d'Exploitation, Chef de Service.
26. Jeanjean, Ingénieur, Chef de Traction.
27. Lekeux, Chef de Service des Voies & Travaux.
28. Ravelli, Agent Commercial à Charleroi.

IV. Section-Maestricht.

29. Wittemberg, Inspecteur principal d'Exploitation, Chef de Service.
30. Nagant, Ingénieur, Chef de Traction.
31. C. Lebon, Ingénieur, Chef de service des Voies & Travaux.
32. Guisez, Agent Commercial à Aix-la-Chapelle.

(6a.) Mr. Sommer, Commissaire près du Gouvernement Prussien.

Holländische Eisenbahn.

Sitz der Gesellschaft und der Administrations-Behörde zu Amsterdam.

Administrations-Rath.

1. J. Borski, Präsident (zu Amsterdam.)
2. David van der Vliet (zu Amsterdam.)
3. H. C. Cruys, Secretär (zu Amsterdam.)
4. Ritter W. van Loon, Thesaurier (zu Amsterdam.)
5. Dr. J. Messchert van Vollenhoven (zu Amsterdam.)

Oberbeamte.

6. J. W. Bake, Betriebs-Director in Amsterdam.
7. R. W. J. C. van den Wall Bake, Sub-Director in Amsterdam.
8. P. J. Mouthaan, Bahn-Ingenieur im Haag.
9. P. K. Bakker Korff, Ober-Maschinen-Ingenieur in Haarlem.
10. P. C. Beelenkamp, Controleur in Amsterdam.

Niederländische Central-Eisenbahn.

Sitz der Gesellschaft und der Administrations-Behörde zu Amsterdam mit einem Comité zu Paris.

Administrations-Behörde.

1. E. W. Cramerus, Präsident in Amsterdam.
2. C. A. von Hemert, Mitglied daselbst.
3. Joseph Cahen, Mitglied daselbst.
4. Dr. David J. C. van Lennep, Mitglied, General-Director in Utrecht.
5. F. L. Lavaurs, Vice-Präsident in Paris.
6. Graf E. des Roys, Mitglied daselbst.
7. L. Fontaine de Lavelcye, Mitglied daselbst.
8. Graf de Laurencin, Secretär des Comités daselbst.

Oberbeamte.

9. P. Ris, Chef des Allgemeinen Dienstes in Utrecht.
10. C. P. J. Verhoesen, Chef der Bauabtheilung, Stellvertreter daselbst.
11. J. W. H. Conrad, Ober-Maschinenmeister u. Betriebs-Inspector daselbst.
12. H. A. van Beuningen, Güter-Verwalter das.
13. H. J. van Gelder, Controleur daselbst.

Niederländische Rhein-Eisenbahn.

I. Direction zu Utrecht.

1. Dr. H. Ameshoff, Präsident-Directeur in Utrecht.
2. J. Staats-Forbes, Vicepräsident in London.
3. F. C. Zillesen, Directeur-Thesaurier in Amsterdam.
4. A. J. van Oostveen, Directeur in Arnheim.
5. J. C. s'Jacob, Secretär in Utrecht.
6. Dr. J. J. Uijtwerf-Sterling, I. Adjunct-Secretär in Utrecht.
7. Dr. S. P. J. A. v. Hoogstraten, II. Adjunct-Secretär in Utrecht.

II. Oberbeamte.

8. J. Verloop Cz., Ober-Ingenieur und Maschinen-Ingenieur in Utrecht.
9. R. Wright, Bahn-Ingenieur in Utrecht.
10. C. W. Verloop, Adjunct-Ingenieur in Utrecht.
11. A. L. d'Hamecourt, Administrateur in Utrecht.

12. A. M. Buis, Controleur in Utrecht.
13. W. M. J. Werker, Buchhalter in Utrecht.
14. D. G. Bingham, General-Güter-Agent in Utrecht.
15. A. Herkerath, Chef des Tarifbureaus in Utrecht.

Niederländische Staats-Eisenbahnen.

I. Verwaltungsrath.

1. Dr. jur. C. J. A. den Tex, Präsident in Amsterdam.
2. Dr. jur. H. C. du Bois, Commissar im Haag.
3. E. H. Brugmann, Commissar in Brüssel.
4. B. A. Fokker, Commissar in Middelburg.
5. E. A. Haitink, Commissar im Haag.
6. C. A. von Hemert, Commissar in Amsterdam.
7. Th. de Hirsch, Commissar in Paris.
8. H. Luden, Commissar in Amsterdam.
9. Dr. jur. H. P. G. Quack, Commissar in Utrecht.
10. T. J. Stieltjes, Commissar in Rotterdam.
11. C. M. Storm van 's Gravesande, Commissar in Deventer.
12. F. A. Muller, Commissar in Rotterdam.
13. L. L. G. M. de Villers de Pité, Commissar in Valkenburg (Limburg)
14. A. C. Wertheim, Commissar in Amsterdam.
15. A. L. Wurfbain, Commissar in Amsterdam.

II. General-Direction.

16. F. s' Jacob, General-Director in Utrecht.

III. Oberbeamte.

17. H. P. van Heukelom, Ober-Betriebs-Inspector in Lüttich.

a) Central-Dienst.

18. W. K. M. Vrolik, Secretär und Chef des finanziellen Dienstes in Utrecht.
19. J. H. Verhoop, Hauptbuchhalter und Vorstand der Buchhalterei daselbst.
20. J. M. Massée, Controleur und Vorstand des Controlbureaus daselbst.
21. N. de Zwaan, Vorstand des Secretariats das.
22. H. J. D. Doorman, Vorstand der Magazin-Verwaltung daselbst.
23. Dr. jur. J. C. M. van Riemsdyk, Chef des Allgemeinen Dienstes daselbst.

b) Betriebs-Dienst.

24. Dr. jur. H. M. A. van der Goes, Chef des Betriebs-Dienstes in Utrecht.
25. J. W. R. Gerlach, Abtheilungs-Chef des Betriebs-Dienstes daselbst.
26. H. C. Bosscha, Betriebs-Inspector in Groningen.
27. C. Gischler, Betriebs-Inspector in Zütphen.
28. A. J. Bekkers, Betriebs-Inspector in Tilburg.
29. G. L. L. E. Quaedvlieg, Betriebs-Inspector in Venlo.
30. L. Renson, Betriebs-Inspector in Lüttich.
31. A. L. Obreen, Betriebs-Controleur in Utrecht.

c) Telegraphen-Dienst.

32. J. C. Evers, Telegraphen-Inspector in Utrecht.

d) Maschinen- und Wagen-Dienst.

33. J. W. Stous Sloot Ober-Ingenieur, Chef des Maschinen- und Wagen-Dienstes in Utrecht.
34. A. J. Rühle von Lilienstern ter Meulen, Ingenieur, Abtheilungs-Chef des Maschinen und Wagen-Dienstes daselbst.
35. H. M. W. W. Staring, Maschinenmeister in Zwolle.
36. F. Oberstadt, Maschinenmeister in Tilburg.
37. G. A. A. Middelberg, Ingenieur, Chef der Werkstätten in Zwolle.
38. J. van Geuns, Ingenieur, Chef der Werkstätten in Tilburg.

e) Bahn-Dienst.

39. C. P. J. van den Berg, Ingenieur, Chef des Bahn-Dienstes in Utrecht.
40. C. W. P. Mieling, Ingenieur, Abtheilungs-Chef des Bahn-Dienstes daselbst.
41. E. H. Boueke, Bahn-Ingenieur in Groningen.
42. C. C. van Hooff, Bahn-Ingenieur in Meppel.
43. M. J. van Duijl, Bahn-Ingenieur in Zütphen.
44. J. J. Kips, Bahn-Ingenieur in Breda.
45. F. C. Bake, Bahn-Ingenieur in Herzogenbusch.
46. H. P. M. G. van der Kun, Bahn-Ingenieur in Venlo.
47. A. W. F. Kock, Bahn-Ingenieur in Bergen op Zoom.
48. C. Renson, Bahn-Ingenieur in Lüttich.

f) Commerzieller Dienst.

49. J. J. Engeringh, Ober-Güter-Inspector, Chef des commerziellen Dienstes in Utrecht.
50. M. Engeringh, Abtheilungs-Chef des commerziellen Dienstes daselbst.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.

I. Direction zu Rotterdam.

1. H. C. F. Kerstens, Präsident-Director in Mill.
2. C. J. Appleby, Directions-Mitglied in London.
3. J. van den Bogaard, Dir.-Mitglied in Gennep.
4. J. M. Voorhoeve, Direct.-Mitglied in Rotterdam.
5. Gust. Frank, Gener.-Bevollmächtigter in Goch.

II. Oberbeamte.

6. Jac. Enschede Joh. Izn., General-Inspector in Lüttich.
7. F. Wüstenberg, Betriebs-Director in Gennep.
8. G. Ryperman, Bahn-Ingenieur in Gennep.
9. Jonkh. H. de Jong van Beek en Donk, Maschinen-Ingenieur in Gennep.
10. J. B. Zelis, Ingenieur in Goch.
11. . . . ., Controleur . . . .
12. Euge. de Kuijper, Adj.-Controleur in Gennep.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

I. Direction in Warschau.

1. Feichtner, Vicepräsident des Verwaltungsraths in Warschau.
2. Findeisen, Director } Mitglieder
3. Sulikowski, Ober-Ingenieur } Mitglieder
4. Wolff, Syndicus } Mitglieder
5. Morawiecki, Referent für Betriebs-Angelegenheiten

II. Oberbeamte.

6. Plewiński, General-Secretair des Verwaltungsraths
7. Stolyhwo, Vorsteher des Centralbüreaus
8. Koźniewski, Vorsteher des technischen Büreaus
9. Wąsowicz, Vorsteher der Rechnungs-Abtheilung, Buchhaltung und Haupt-Casse
10. Grubenthal, Controleur
11. Dąbrowski, Vorst. der Coupon-Controle
12. Kunze, Ober-Güterverwalter
13. Lucy, Vorsteher der Controle I.
14. Wachulski, Vorsteher der Controle II.
15. Hełczyński, Ober-Betriebs-Inspector

(Nos. 1–15: in Warschau.)

16. Regulski, Inspector der I. Betriebs-Inspection in Skierniewice.
17. Lewicki, Inspector der II. Betriebs-Inspection in Częstochowa.
18. Zakrzewski, Inspector der III. Betriebs-Insp. in Włocławek.
19. Hofmann, Vorsteher der Betriebs-Materialien-Verwaltung in Warschau.
20. Schöne, Ingenieur der Station Warschau in Warschau.
21. Maszadro, Telegraphen-Insp. in Warschau.
22. Prauss, Ober-Maschinenmeister in Warschau.

IV. Nachträge und Berichtigungen.

Unstrutbahn.

Mitglieder des Verwaltungsrathes.

1. Graf von der Schulenburg-Hessler auf Vitzenburg bei Nebra, Vorsitzender.
2. Bohnstedt, Regierungs-Assessor, Stellvertreter des Vorsitzenden in Naumburg a/S.
3. Böring, Amtsrath in Artern.
4. Kayser, Robert, Banquier in Hamburg.
5. von Biela, Rittergutsbesitzer auf Zscheiplitz bei Freyburg a/U.
6. Coppel, Carl, Banquier in Berlin.

Mitglieder der Direction.

7. Breslau, erster Bürgermeister i. Naumburg a/S., Vorsitzender.
8. Vogel, Stadtrath a. D., Banquier in Naumburg a/S., stellvertretender Vorsitzender.
9. Claus, Königlicher Baumeister, daselbst.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Directorium in Weimar.

1. Dr. Haber in Berlin, Director.
2. Dr. Fries, Rechtsanwalt in Weimar, Director.

Oberbeamte.

3. E. Kohl, Ober-Ingenieur u. Baudirector in Jena.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn.

No. 8 ist zu streichen, dagegen sind als Verwaltungsräthe nachzutragen: Robert Baron v. Mayran und Johann Tschoegl.

No. 17 heisst: Gronovszky,
No. 18: Mikolay.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

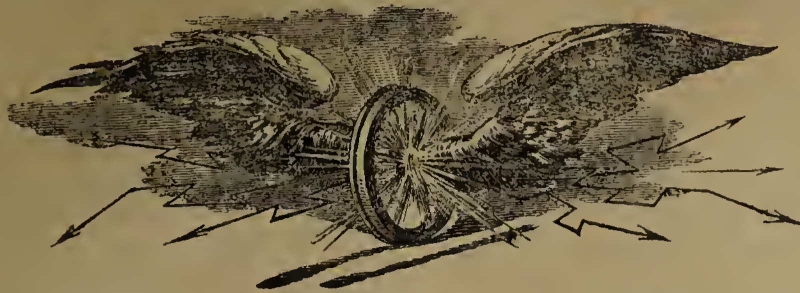
No. 5 ist (als unbesetzt) zu streichen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 40. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 22. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 20. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Aus der Denkschrift des Reichskanzlers,

die Erhöhung der Eisenbahn-Gütertarife betreffend.

Bereits in der letzten Hälfte des verflossenen Jahres hatten die im Tarifverbande vereinigten Eisenbahnverwaltungen, veranlasst durch die in den letzten Jahren und ganz besonders im Jahre 1872 eingetretene, auf den Reingewinn der Bahnen sich höchst nachtheilig äussernde ausserordentliche Steigerung fast aller Betriebsausgaben, bei dem Königlich Preussischen Herrn Minister für Handel etc. eine Erhöhung der sämmtlichen Gütertarife um 20 Proc. nachgesucht. Eine grosse Anzahl der dem Tarifverbande nicht angehörenden Eisenbahnverwaltungen waren, jede für sich, zu dem gleichen Zwecke bei den ihnen vorgesetzten Aufsichtsbehörden vorstellig werden.

Nachdem in den Königl. Preussischen Ministerien für Handel und Finanzen die Frage der Tariferhöhung sowohl an sich, wie unter Berücksichtigung der durch dieselbe berührten Finanzlage der Preussischen Staats-Eisenbahnen eingehend geprüft worden war, hatten die Herren Chefs der genannten Departements in einem an den Herren Fürsten Reichskanzler gerichteten Schreiben vom 14. October 1873 sich für die Nothwendigkeit einer Tariferhöhung, und zwar speciell bezüglich der zu den niedrigsten, in Folge der erhöhten Betriebsausgaben kaum die Selbstkosten dekenden Tarifsätzen beförderten Güter ausgesprochen und die Erklärungen des Herrn Reichskanzlers darüber erbeten, ob der Genehmigung einer Tariferhöhung der bezeichneten Artikel in Rücksicht auf den Artikel 45 der Reichsverfassung etwa Bedenken entgegen stehen möchten.

Der Herr Reichskanzler erachtete jedoch in seinem an den Herrn Chef des Handelsministeriums gerichteten Schreiben vom 24. November 1873 die Nothwendigkeit einer Tariferhöhung in den zu jener Zeit vorliegenden thatsächlichen Verhältnissen nicht als hinreichend begründet und richtete deshalb an die Königl. Preussische Regierung das Ersuchen, zunächst die Betriebsresultate pro 1873 abzuwarten, um übersehen zu können, ob auch in diesem Jahre eine Zunahme der behaupteten ungünstigen Einwirkungen der Preissteigerung aller Ausgabefactoren auf die Rein-Einnahme der Eisenbahnen zu constatiren sei.

Von der Ansicht ausgehend, dass eine Tariferhöhung nicht durch ein vorübergehendes Sinken des Reinertrages, sondern durch eine andauernde, in der Verkehrvermehrung keine hinreichende Deckung findende Erhöhung der Betriebsausgaben motivirt werden könne, hat der Herr Reichskanzler das Reichs-Eisenbahn-Amt veranlasst, die Betriebsergebnisse pro 1873 zu ermitteln und das Mass der Steigerung der einzelnen Ausgabefactoren festzustellen.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat hierauf in einem an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reiche (excl. Bayerns) gerichteten Erlasse vom 12. März cr. eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der Jahre 1867 bis einschliesslich 1873 eingefordert und den Verwaltungen gleichzeitig aufgegeben, sich noch über verschiedene, in jenem Erlasse näher bezeichnete Fragen zu äussern, deren Beantwortung dem Reichs-Eisenbahn-Amte zur Beurtheilung des Gesammtresultats der Betriebsergebnisse erforderlich erschien.

Die schliesslichen Resultate der von den Eisenbahnverwaltungen gegebenen Beantwortungen der gestellten Fragen sowohl, als auch die Antworten der einzelnen Verwaltungen selbst sind in einer Denkschrift übersichtlich zusammengestellt, welche der Reichskanzler unterm 5. d. M. dem Bundesrath mit einem Schreiben zugehen liess, welches folgendermassen lautet:

Berlin, den 5. Mai 1874.

Mit Rücksicht auf das in der angeschlossenen, im Reichs-Eisenbahn-Amte entworfenen Denkschrift dargelegte Ergebniss der Betriebseinnahmen der Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre, im Hinblick ferner auf die prekäre Lage des Privat-Eisenbahnbaues glaubt der Unterzeichnete seine bisher gegen die allgemeine Tariferhöhung im öffentlichen Interesse gehegten Bedenken nicht weiter festhalten zu sollen, giebt vielmehr dem Bundesrathe unter Bezugnahme auf die Vorlagen vom 3. und 5. März d. J. ganz ergebenst anheim, gefälligst dahin Beschluss zu fassen,

dass vom Standpunkte des Reichs aus gegen eine mässige, im Durchschnitt den Betrag von 20 Proc. jedenfalls nicht überschreitende Erhöhung der Eisenbahn-Frachttarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, dass gleichzeitig oder doch sobald als die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, das in der Denkschrift empfohlene Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelange.

Der Reichskanzler.
I. V.: Delbrück.

Da nicht daran zu zweifeln ist, dass der Bundesrath diesen Antrag des Reichskanzlers zum Beschluss erheben wird, so ist hiermit die so lange schwebende Frage der Eisenbahnfracht-Erhöhung so gut als entschieden. Sie ist entschieden wie sie natur- und vernunftgemäss entschieden werden musste: den Verwaltungen wird eine Erhöhung bis zu einem Fünftel gestattet. Nachdem gerade der Reichskanzler sich hiergegen so lange und zäh gesträubt hat, so möchte wohl an der Nothwendigkeit dieses Beschlusses auch vom Standpunct des allgemeinen Wohles nicht mehr zu zweifeln sein.

Wir behalten uns vor, auf den Inhalt der Denkschrift baldthunlichst ausführlich zurückzukommen.

Zum Entwurf eines Gesetzes, betr. die Anlage von Eisenbahnen in Preussen.

Aus der Denkschrift des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche.

IV. Verfahren bei der Concessions-Ertheilung § 14 ff.

Bekanntmachung und Auslegung des generellen Uebersichtsplans.

Bezüglich des Verfahrens bei der Concessionirung weicht der Gesetz-Entwurf von der bisherigen Praxis insofern ab, als in § 16 u. ff. die Bekanntmachung des Projects unter Bezeichnung der allgemeinen Richtungslinie und der Durchgangspuncte und die Auslegung eines Uebersichtsplanes vor der Entscheidung angeordnet ist, um den Interessentenkreisen Gelegenheit zu Anträgen in Bezug auf das Project zu geben.

Ueber die vorliegenden Anträge soll von den Localbehörden, wie

dem Ober-Präsidenten der Provinz ein gutachtlicher Bericht erstattet werden.

Die Motive zum Gesetz-Entwurf bemerken hierzu, dass die Auslegung der gesammten Vorarbeiten und die örtliche Prüfung und Begehung der Bahnlinie in diesem Stadium des Unternehmens weder nothwendig noch zweckmässig ist, weil die dadurch bedingte genauere Begrenzung des Bahnterrains die Speculation provociren und die Ausführung des Unternehmens zu sehr erschweren würde. Letzteres muss als durchaus richtig anerkannt, indessen schon als zweifellose Folge der Bekanntmachung des Projects, nicht erst der Auslegung der Vorarbeiten angesehen werden. Bei Auslegung des generellen Uebersichtsplans, welche in dem Entwurf vorgesehen ist, muss sich die Lage der Bahnhöfe und selbst der Linie in schwierigem Terrain, also in allen denjenigen Theilen, welche für die speciellen Interessen der Grundbesitzer von wesentlicher Bedeutung sind, ergeben, so dass in dieser Beziehung es gleichgiltig ist, ob die übrigen Theile der Vorarbeiten von der Auslegung ausgenommen werden oder nicht.

Nach allen Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues werden in jedem Fall die speciellen Interessen der Grundbesitzer, deren Terrain zur Bahn in Anspruch genommen wird oder welche von der Nähe der Bahn Vortheile erhoffen und Nachtheile befürchten, schon in diesem Stadium des Verfahrens mit besonderer Lebhaftigkeit geltend gemacht werden. Die Frage der persönlichen Interessen wird in den Vordergrund treten, namentlich aber die günstigste Gelegenheit zur Speculation in Grundstücken benutzt oder hervorgerufen werden. Bei der Berathung über das Project in *diesem* Stadium kann es aber nur die Aufgabe sein, die Interessen des grossen Verkehrs resp. die Verkehrsinteressen der Gesammtlandschaft zur Erörterung zu ziehen, wie dies jetzt durch hervorgerufene Aeusserungen oder eigene Anträge der Communen, Handelskammern, Industriellen und der Staatsbehörden vor Feststellung des Projects thatsächlich geschieht. Wird aber der im Gesetzentwurf vorgesehene Weg betreten, so werden die Special-Interessen der einzelnen Grundbesitzer, die notorisch stets mit besonderer Energie gegenüber den Eisenbahnen, dem Bergbau etc. verfochten werden, entschieden in den Vordergrund vor den allgemeinen Verkehrsfragen gestellt und, ohne dass es das Gesetz will, der Speculation der grösste Vorschub geleistet, welche in volkreichem Terrain das Zustandekommen der Bahn oder doch die Anlage günstiger Bahnhöfe in hohem Maasse erschweren, ja sogar hindern kann. Wenn dabei auf ähnliche Bestimmungen in fremden Gesetzgebungen hingewiesen wird, so muss constatirt werden, dass gerade diese Bestimmungen in jenen Ländern viele Angriffe erfahren haben und ihre Zweckmässigkeit mit Recht angezweifelt ist.

Die Veranlassung zu dem Vorschlage im Entwurf, schon in diesem Stadium für alle Interessenten Gelegenheit zur Aeusserung ihrer Anträge, Beschwerden etc. zu geben, liegt in der unzureichenden Zusammensetzung des Landes-Eisenbahn-Raths als gutachtender Behörde über die Nützlichkeit der Projecte und die zu wählende Richtungslinie. — Die Staatsregierung bezweifelt offenbar mit Recht, dass der Landes-Eisenbahn-Rath in der vorgeschlagenen Zusammensetzung wegen der mangelnden Kenntnisse der örtlichen und der Verkehrsverhältnisse aus sich heraus zu einem sachlichen Gutachten über die Nützlichkeit der Bahn oder die Wahl der Richtungslinie gelangen kann.

Das Material für seine Beurtheilung muss ihm somit aus den dem Project nahestehenden Kreisen zugetragen werden. Die Gefahr, die dadurch den öffentlichen Interessen durch vorzeitige Berücksichtigung specieller Interessen Einzelner, mögen sie berechtigt sein oder nicht, geschaffen wird, folgt somit aus der im Entwurf vorgesehenen Organisation und wird vollständig beseitigt, wenn nach dem Vorschlag im Reichs-Eisenbahn-Gesetzentwurf des Vereins die Behörde zur Begutachtung der Eisenbahnprojecte aus den interessirten Kreisen selbst geschaffen und somit die Anhörung der Special-Interessenten vermieden wird. Die Vorsicht bei der Ernennung der Gutachter durch die Krone muss die erforderliche Garantie bieten, dass nicht auf diesem Wege Special-Interessen das Uebergewicht über die allgemeinen Verkehrs-Interessen erlangen.

Vorlage der Vorarbeiten in duplo.

Wenn übrigens in § 14 alin. 4 die Vorlage der Vorarbeiten vom Unternehmer an die Staatsaufsichtsbehörde in duplo verlangt wird, so mag erwähnt werden, dass dem Unternehmer dadurch erhebliche Mehrkosten erwachsen, welche vergeblich aufgewendet sind, wenn das projectirte Unternehmen nicht zu Stande kommt.

V. Concessions-Bedingungen. § 21.

Der § 21 des Entwurfs enthält die Bestimmung, dass die allgemeinen Concessionsbedingungen festgestellt und der Landesvertretung zur Kenntnissnahme mitgetheilt werden.

Die allgemeinen Concessionsbedingungen sollen nach dem Wortlaut des Entwurfs sich beziehen auf die Art, den Umfang und die Beaufsichtigung der baulichen Ausführung und Ausrüstung der Bahn, auf die Verpflichtung zur Zahlung einer Conventionalstrafe für den Fall der nicht rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Vollendung der Bahn, — auf die Bildung eines Reserve- und Erneuerungsfonds, — auf die Vorbehalte des Staates bezüglich der Tarife und Fahrpläne, — auf die Bestellung und Qualification der Mitglieder des Vorstandes, welchen die Verwaltung des Unternehmens übertragen werden soll, — auf die Verpflichtungen, welche dem Concessionsbewerber zu Gunsten der Postverwaltung, der Telegraphenverwaltung, der Militärverwaltung und hinsichtlich der Anstellung und Pensionirung der Beamten der Bahn aufzuerlegen sind.

Es wird kaum speciell hervorgehoben zu werden brauchen, dass der § 21 unter dem Scheine gesetzlicher Regelung in der Form einer Specialbestimmung über das Concessionswesen das gesammte materielle Eisenbahnrecht in Beziehung auf den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen mit einem Schlage aufhebt und die Entscheidung über das Verhältniss des Staats zu den Eisenbahnen lediglich dem Ermessen des Handelsministers unterstellt.

Die schweren Bedenken, welche der Feststellung allgemeiner Concessionsbedingungen im Verwaltungswege entgegen stehen, sind vorher bereits angedeutet.

Bei Annahme des § 21 würde nicht nur das Eisenbahngesetz in Preussen erübrigt, sondern es würde auch eine Collision mit dem Reichs-Eisenbahngesetz eintreten müssen und die Unklarheit, die aus den oben angegebenen Gründen schon jetzt in Beziehung auf die Staatsaufsicht über die Privatbahnen herrscht, allgemein und permanent werden.

Die Forderung, dass *gesetzliche Vorschriften* über alle vorstehend bezeichneten im § 21 berührten Gegenstände erlassen werden, ist eine solche, zu welcher nach der Eingangs gegebenen Darlegung, die Eisenbahnen in Rücksicht auf die bisherige Handhabung des Concessionswesens und die verschiedenartigste Festsetzung der Statuten und Concessionsbedingungen gerechte Veranlassung zu haben glauben.

Die besonderen Concessionsbedingungen beziehen sich nach alin. 2 des § 21 auf die Höhe und die Art der Aufbringung des zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn zu verwendenden Capitals, die Frist für die betriebsfähige Vollendung und Ausrüstung der Bahn, die im Falle der Versäumniss der Frist zu entrichtende Conventionalstrafe, sowie die Höhe der etwa zu bestellenden Caution.

Die feste Begrenzung der speciellen Concessionsbedingungen fehlt im Entwurf, so dass die weiteste Ausdehnung derselben nicht ausgeschlossen ist. Es muss anerkannt werden, dass bei Bildung der Eisenbahngesellschaften die örtlichen Verhältnisse (z. B. bei Flussübergängen etc.) das Verhältniss zum Militärfiscus oder zu anderen Bahnen Veranlassung geben, für wichtigere Fragen die Art und Weise zu regeln, in welcher bestimmte gesetzliche Vorschriften des Eisenbahngesetzes oder anderer Gesetze von der Eisenbahngesellschaft zu erfüllen sind. Es liegt im Interesse der Staatsregierung nicht minder als der Eisenbahngesellschaften, dass die Art der Erfüllung dieser gesetzlichen Bestimmungen bereits bei Ertheilung der Concession festgesetzt wird. Die Grenze derartiger Concessionsbedingungen muss indessen darin liegen, dass sie nichts Anderes in ihren Bereich hineinziehen, als die Art der Erfüllung der Vorschriften des Eisenbahngesetzes oder anderer Gesetze.

Der Verein nimmt auf den von ihm vorgelegten Gesetzentwurf Bezug, worin die gesetzlichen Bestimmungen über die gesammte einschlagende Materie enthalten sind und wodurch er den Nachweis führt, dass die Verwaltungen eine strenge wenn nur gesetzliche Ordnung der Sache nicht scheuen.

Die Bestimmung im § 24 über den Nachweis der Uebereinstimmung des Statuts einer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft mit den Concessionsbedingungen, der Zeichnung des Actiencapitals und der Creditwürdigkeit, sowie über die Haftpflicht der Zeichner und über die Einziehung der ersten 20 Proc. des Nominalbetrags der Actien im Verwaltungswege, endlich die Erhöhung des Anlagecapitals der Bahnen und die Zuführung der Ersparnisse beim Bau zum Reservefonds sind bereits oben einer Erörterung unterzogen.

Sie entstammen der Auffassung des Entwurfs, dass die Staatsverwaltung die finanzielle Grundlage und materielle Solidität der Eisenbahn-Unternehmungen zu überwachen hat und dem Bestreben, die Entscheidung dem Handelsminister auch da in die Hand zu geben wo es sich um Entscheidung rechtlicher Fragen handelt, welche nach der zur Zeit allgemein herrschenden Auffassung nur richterlichen Behörden zustehen darf. Die Vorschläge über die event. Aenderungen dieser Bestimmungen, namentlich durch Einsetzung des Landes-Eisenbahn-Raths als Verwaltungs-Gerichtshof (also als definitiv entscheidender Behörde) sind bereits gemacht. —

⨯ **Zum Project der Höherlegung des Staatsbahnhofes in Hannover.** Der in No. 34 dieser Zeitung enthaltene Artikel „Project der Höherlegung des Staatsbahnhofes in Hannover, vom Oberingenieur Heusinger v. Waldegg“ übergeht die anderweit hinreichend bekannte Thatsache, dass die Idee, den Bahnhof an seiner gegenwärtigen Stelle unter beträchtlicher Höherlegung der Gleise umzubauen, Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover bereits *lange Zeit* vor dem Erscheinen der Heusingerschen Projectskizze ventilirt und in speciellen Entwürfen erschöpfend behandelt worden ist.

Dass die Staatsbahnverwaltung *neben* der Idee des Bahnhofs-Umbaus an seiner jetzigen Stelle den Gedanken einer Verlegung desselben ausführlich behandelt und in Entwürfen zum Ausdrucke gebracht hat, wird denjenigen, welche Gelegenheit gehabt haben, die Vortheile einer Bahnhofsverlegung vom rein technischen Standpuncte aus zu verfolgen, hinreichend motivirt erscheinen.

Uebrigens weist die Heusinger'sche Projectskizze, welche nach Angabe des Verfassers in grosser Eile und anscheinend ohne eingehenderes Vorstudium der einschlägigen Verhältnisse entstanden ist, keine direct verwendbare Ideen auf, die nicht schon in den ihrer Entstehung nach

weit älteren Projecten der Staatseisenbahnverwaltung ausgesprochen wären.

Berliner Briefe.

Berlin, 18. Mai. (Lasker und die Nordbahn; Tariferhöhung; 50 Millionenanleihe; Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen; Wesel-Bocholt; Halle-Cassel; Halle-Guben; Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ablehnung der Zinsgarantie für die Berliner Nordbahn in Folge der Lasker'schen Rede im Abgeordnetenhause nimmt das Tagesinteresse vollständig in Anspruch. Lasker's Tendenz, unsoliden Eisenbahngründungen den Weg zu verlegen, ist schon früher an dieser Stelle anerkennend besprochen worden, weil dieses Bestreben den soliden älteren Eisenbahnunternehmungen die Concurrenz mit weniger soliden Elementen vom Halse schafft und somit der Eisenbahnindustrie im Allgemeinen zu Gute kommt. Lasker geht in dieser Beziehung sehr radical vor. Schon als die Stadtbahnvorlage, durch welche die Deutsche Eisenbahngesellschaft wieder flott gemacht wurde, Gegenstand der Berathung des Abgeordnetenhauses war, trat Lasker als Opponent auf. Um so mehr lag für ihn die Bekämpfung einer Unterstützung der Nordbahn nahe, an welcher Bahn er schon früher die Verwerflichkeit des unter dem Grafen Itzenplitz eingerissenen Systems des Eisenbahngründens exemplificirt hatte. Mit seiner Opposition gegen die Stadtbahnvorlage hatte L. keinen Erfolg, die Zinsgarantievorlage wusste er jedoch zu Fall zu bringen, weil es ihm gelang, die Nordbahn als die „hässlichste Gründung" dem Abgeordnetenhause erscheinen zu lassen. Acceptirt man die Thatsache der Ablehnung einer Staatsintervention, so muss sich die gewichtige Frage von selbst einstellen, ob die Staatscontrole über die Eisenbahnen aufrecht zu erhalten ist. Wenn der Staat dem Publicum gegenüber doch nicht für die Folgen aufkommen kann, in den Fällen, wo seine Controle getäuscht worden ist, so sollte er diese Controle überhaupt lieber aufgeben, weil dieselbe für das Publicum zum Vexirspielzeug wird. Die Minister Achenbach und Camphausen haben, trotzdem die oppositionelle Presse dies nicht wahr haben will, recht wohl gewusst, warum sie die Vorlage vertheidigten. Der Gesichtspunct des Interesses der öffentlichen Moral hat alle nur denkbare Berechtigung und gerade von diesem Gesichtspuncte war es einfach zu verlangen, dass das Ministerium für eine Combination eintrat, welche das gut machen sollte, was die frühere ministerielle Praxis gefehlt hatte. Im Uebrigen wird in den betheiligten Kreisen gehofft, dass die Nordbahnangelegenheit sich trotz des Votums unseres Abgeordnetenhauses zu einem glücklichen Ende führen lassen wird*).

Das Reichskanzler-Amt hat jetzt sich ausführlich darüber vernehmen lassen, dass es die gegen die Tariferhöhung im öffentlichen Interesse gehegten Bedenken nicht glaubt weiter fest halten zu sollen. Auch die Berathung der Eisenbahnanleihe von 50 Millionen hat im Plenum des Abgeordnetenhauses, wie schon in der Commission Gelegenheit zu einem Excurs über die Frage der Tariferhöhung gegeben, welcher noch einmal die volle Uebereinstimmung der Landesvertretung und der Regierung in dieser Angelegenheit constatirt. Der bezügliche Commissionsbericht ist noch von besonderem Interesse bezüglich der Auslegung des Art. 45 der Reichsverfassung, welcher dem Reiche die Aufgabe zuweist, dahin zu wirken, dass bei grösseren Entfernungen für gewisse Rohproducte, Kohlen u. s. w. der Pfennigtarif thunlichst eingeführt werde. In der Commission wurde ziffermässig nachgewiesen, wie weit die Frachttarife im Jahre 1867 noch von dem damals bezeichneten Ziele entfernt gewesen seien. Selbst wenn die jetzt in Aussicht genommene allgemeine Tariferhöhung auf den Transport von Kohlen u. s. w. ausgedehnt werden sollten, würden die Frachtsätze noch erheblich unter dem damaligen Niveau bleiben.

Die endgültige Bewilligung der 50-Millionen-Eisenbahn-Anleihe, welche in der vorgestrigen Abgeordnetensitzung perfect geworden, wird in den interessirten Landestheilen gewiss mit freudiger Zustimmung begrüsst werden. Auf Grund der Bewilligung wird der Ausbau von Eisenbahn-Linien in Schlesien, Pommern, Posen, Ost- und Westpreussen in Angriff genommen. Von der Anleihe sollen folgende Bahnen gebaut werden: 1) von Insterburg über Darkehmen, Goldap und Oletzko nach Prostken, 2) von Jablonowo über Graudenz nach Laskowitz, 3) von einem Punkte an der Stargard-Posener Bahn zwischen Rokietnice und Posen über Schneidemühl nach Belgard, Rügenwaldermünde und Stolpmünde, 4) von Dittersbach über Neurode nach Glatz, 5) von Cassel über Helsa nach Waldcappel, 6) von Dortmund nach Oberhausen resp. Sterkrade nebst Zechenzweigbahnen.

Das Abgeordnetenhaus hat ferner 10 Millionen Thaler zur Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen bewilligt.

Die drei Berathungen des Gesetzentwurfs, betreffend die Verwendung der von dem Commerzienrath Sabey gestellten und verfallenen Caution für den Betrieb einer Eisenbahn von Wesel nach Bocholt, wonach diese Caution von 28 600 Thlr. der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zum Zwecke der Herstellung der Eisenbahn von Wesel nach Bocholt überwiesen wird, fielen im Sinne der Vorlage aus.

Die XVII. Commission des Abgeordnetenhauses hat ihren Bericht, betreffend den Gesetzentwurf wegen Erweiterung der Zinsgarantie des Staats für das Anlagecapital der Bahn Halle-Nordhausen-Cassel erstattet und empfiehlt die unveränderte Annahme des Regierungs-Antrags. Das Abgeordnetenhaus beschloss in diesem Sinne.

In dem seit lange schwebenden Prozesse eines Actionairs gegen die Halle-Sorau-Gubener Gesellschaft auf Zahlung der qu. Bauzinsen ist die Entscheidung des zu diesem Behufe gebildeten Schiedsgerichts gegen den Kläger ausgefallen. Der von der Direction an den Verwaltungsrath gestellte Antrag auf Beschaffung von $2^1/_2$ Millionen Thaler soll vorgestern vom Verwaltungsrath adoptirt worden sein und wird in der nächstens stattfindenden Generalversammlung zur Beschlussfassung gelangen. Man will, wie es heisst, die fehlenden Mittel durch eine neue 5procentige Prioritäts-Anleihe von 2 165 000 Thlr. aufbringen, bis zu deren Begebung die Direction zwecks Beschaffung des unaufschiebbaren Geldbedarfs die Ermächtigung zur sofortigen Aufnahme einer schwebenden Schuld verlangt. Bei Normirung der Bedarfssumme wird schon darauf gerechnet, dass die dem Staat bereits verfallene Bau-Caution von 315 000 Thlr. zur Verwendung für Bau-Ausführungen wieder freigegeben werde; eine Voraussetzung, welche inzwischen — neulich ist der betreffende Gesetzentwurf in dritter Lesung vom Abgeordnetenhause angenommen worden — eingetroffen ist. Andererseits ist jedoch bei der Fixirung des Bedarfs auf 2 165 000 Thlr. das vorjährige, jetzt mit 202 000 Thlr. ausgewiesene Deficit ganz unberücksichtigt geblieben, da man hofft, dasselbe aus den laufenden Betriebs-Ueberschüssen decken zu können. Im Uebrigen erfordert von jenen 2 165 000 Thlr. die Hauptbahn eine Million, die Strecke Leipzig-Eilenburg den Rest.

Der Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn ladet die Actionaire zu einer ausserordentlichen General-Versammlung auf den 5. Juni nach Breslau ein. Beschluss soll gefasst werden: 1) über Beschaffung der erforderlichen Mittel zur Vermehrung des Locomotiven- und Wagenparks, Anlage eines zweiten Geleises auf den Strecken Kosel-Nendza und Ratibor-Oderberg, Erweiterung der Bahnhöfe durch Aufnahme einer Anleihe von 5 Millionen Thaler und 2) über die nachträgliche Gestattung der Ausübung des Bezugsrechts auf die zweite Hälfte der Stamm-Actien Lit. D.

Die Actionaire der Ostpreussischen Südbahn sind zur sechsten ordentlichen General-Versammlung auf den 1. Juni d. J. eingeladen. Auf der Tagesordnung steht u. A.:

5. Antrag eines Actionairs auf Aufnahme eines Anlehens zur Tilgung der rückständigen Dividenden der Stamm-Prioritäts-Actien, event. im Falle der Ablehnung dieses Antrages, Abänderung der Statuten.
6. Antrag eines anderen Actionairs auf Aufnahme eines Anlehens zu demselben Zwecke.
7. Feststellung der den Mitgliedern des Verwaltungsrathes zu gewährenden Remuneration.

* **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Monat Februar 1874 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a) aus dem Personenverkehr 27 868 Frcs., b) aus dem Güterverkehr 75 512 Frcs., c) aus dem Kohlenverkauf 37 723 Frcs., zusammen 141 103 Frcs.

⊙ **Pfälzer Bahnen.** (Germersheim Wörth-Lauterburg. Der Actiengesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn wurde die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Germersheim über Wörth bis an die Landesgrenze gegen Lauterburg nach Massgabe der Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, etc. ertheilt. Nach derselben hat genannte Gesellschaft die neue Linie im unmittelbaren Anschlusse einerseits an ihre Bahnlinie von Landau über Germersheim gegen Bruchsal, andererseits an die Pfälzische Ludwigsbahn bei Germersheim und zu deren Fortsetzung als einen integrirenden Bestandtheil der Pfälzischen Maximiliansbahn zu bauen. Rücksichtlich des Baues und Betriebes der neuen Bahn ist die Gesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn vor Allem den Bestimmungen der hierüber abgeschlossenen Uebereinkunft zwischen der Bayer. Regierung und dem Deutschen Reichscanzleramte de dato Ludwigshafen den 25. September 1873, sodann den zum Vollzuge derselben noch zu treffenden Vereinbarungen und zu erlassenden Anordnungen unterworfen. Zur Beschaffung des auf den Maximalbetrag von 3 700 000 Fl. festgestellten Bau- und Einrichtungscapitales wurde gestattet, ein Prioritäts-Anlehen aufzunehmen. Die Staatsregierung gewährleistet zur Sicherstellung der Verzinsung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens einen Ueberschuss der Betriebsrente bis zur Höhe

*) Nach einem von der Direction ausgehenden Berichte setzen sich die der Nordbahn-Gesellschaft am 1. März 1874 zur Verfügung stehenden Baarfonds aus nachfolgenden Posten zusammen: Cassa 139 730 Thlr., Guthaben bei der Berliner Bank 6972 Thlr., bei anderen Banquiers 62 098 Thlr., Effecten (Prioritäts-Obligationen inländischer Bahnen (161 727 Thlr., ausstehende Forderungen (von Kreisen und dem Herzog von Mecklenburg als restirende Einzahlungen der Streckenzeichner) 349 760 Thlr., Subventionen, Zinsen, Wagenmiethen rot. 88 000 Thlr., Staatscautionen 526 216 Thlr., Stammactien 966 924 Thlr., Stammprioritäten 72 225 Thlr., rückständige Raten auf Actienzeichnungen, deren Eingang ohne Process nicht mit Sicherheit erwartet werden kann, 170 000 Thlr., Terrain am Prenzlauerthor nach Abzug der Hypotheken 242 538 Thlr., Dispositionsländereien 443 552 Thlr. Passiva sind: Darlehne von der Berliner Bank 600 000 Thlr., von Manckiewicz 30 000 Thlr., von Mendelssohn u. Co. 250 000 Thlr., diverse Verbindlichkeiten aus Accorden 10 000 Thlr., zur betriebsmässigen Herstellung sind noch erforderlich rot. 6 700 000 Thlr., daher die Gesammtpassiva 7 590 000 Thlr. gegenüber den Activa von 3 329 825 Thlr. und nach Hinzutritt der projectirten $4^1/_2$ proc. Anleihe von 5 Millionen Thaler, zusammen 8 229 826 Thlr. Es bleiben also für etwaige Coursverluste und Ausfälle noch 639 826 Thlr. disponibel. Eine tabellarische Zusammenstellung des bis zum 1. März verbauten Baarwerths ergiebt 7 319 818 Thlr. gegenüber einem verbauten Actien-Nennwerth von 11 534 496 Thlr. Dieser Betrag kommt ziemlich gleich einer für das Königl. Handelsministerium an gestellten technischen Taxe des heutigen Werthes der Bauleistungen bis zum 1. März c., welche mit 7 107 808 Thlr abschloss.

des 4½%igen Zinses aus der Maximalsumme von 3 700 000 Fl. in der Art, dass die Gewährleistung mit dem Tage der Betriebseröffnung der neuen Linie beginnt und mit dem 31. December 1904 erlischt. — Im Falle der Nichteinhaltung des mit dem Reichscanzleramte vereinbarten Termines für die Vollendung der Bahn ist die Staatsregierung befugt, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu Ende zu führen oder sonst das Fehlende nachzutragen. Im Uebrigen finden die auch die früheren erlassenen Bestimmungen für die Pfälzische Maximilians-Bahngesellschaft auch auf die zu bauende neue Linie Anwendung.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 16. Mai 1874. (Tarif der Ungarischen Staatsbahn; Ungarisches Eisenbahn-Exposé; Troppau-Ungarische Grenze; Pilsen-Eisenstein; Eidesablegung; Arbeiterstrike; Verkehrs-Instruction; Frachtbrief-Vorsichten; feuergefährliche Gegenstände; Transporte auf den Galizischen Bahnen; Waagthalbahn; Personen-Expedition; Eisenbahn-Markt.)

Der am 1. Juni d. J. ins Leben tretende neue Tarif der Ungarischen Staatsbahnen ist ein Zonen- oder Distanztarif und wurde nach dem Verkehr des Jahres 1872 berechnet, indem die durchschnittliche Einnahme per Zollcentner und Meile 0,84 Kr. und der per Tag auf eine Meile Bahnlänge entfallende Güterverkehr 13 500 Ctr. betrug. Der sich dem Wagenladeraum-Tarif nähernde, von eingehenden Studien zeugende neue Tarif enthält einen Stückguttarif pr. 1,8 Kr., einen Wagenladungssatz für 100 Ctr. gleichnormiger Artikel in Einem Wagen pr. 1,46 Kr. und vier Specialtarife u. z. I. für Waaren zumeist in Fässern mit der Ausnützung des Wagens zwischen 120 und 150 Ctr. per 1,24, II. mit dessen vollständiger Ausnützung von 200 Ctr. per 1,02, III. u. IV. pr. 0,85 und 0,75 Kr. für Ladungen von 200 Ctr. in offenen Wagen nach höher und geringer bewertheten Artikeln. Die angegebene, bis auf 10 Meilen Entfernung geltenden Sätze fallen, derselben proportional, von Meile zu Meile. Dieser Tarif nimmt sonach den Wagenraum und die Waaren-Classification zur Basis und wird sich bei einiger Modification als allen Verhältnissen Rechnung tragend erweisen.

Nach dem Exposé des neuen Ungarischen Finanzministers Ghyczy über die Finanzlage des Landes haben die Staatsbahnen im vorigen Jahre nicht mehr als 1 353 000 Fl. und im letzten Quartale d. J. gar nichts in die Staatscasse abgeliefert. Wenn die staatliche Verwaltung der Eisenbahnen kein günstigeres Resultat geben kann, so werden dieselben veräussert und verpachtet werden müssen. Von den gemeinsamen Activen beider Reichshälften haben folgende Bahnen Vorschüsse erhalten: die Franz-Josefsb. 5 Millionen, die Prager Verbindungsb. 1½ Mill., die Böhmische Nordb. 4. Mill., die erste Siebenbürger 4 Mill., die Kaschau-Oderberger 5 Mill. und die Alföld-Bahn 800 000 Fl.; überdies wurde für die Ungarische Staatsbahn-Cassa 5 Mill. entnommen. Diesen Activen ist noch eine nahmhafte Schuld der Südbahn von 30 Millionen Gulden und 30 Millionen Lira als Kaufrest anzureihen, welche zu bezahlen ist, wenn die Brutto-Einnahme der Bahn 107 resp. 110 Tausend Gulden pro Meile übersteigt, die Betheiligung Ungarns an dieser Post ist jedoch streitig. Die von der Steuererhöhung für Eisenbahn-Fahrkarten von der zur Prüfung der Finanzlage entsendeten Landes-Commission erwartete Steigerung des Staats-Einkommens ist theilweise irrig; es wird die jährliche Einnahme für solche Karten auf 30 Millionen angesetzt, was bei der gegenwärtigen Steuer von 2% 600 000 Fl. ergäbe, während thatsächlich nur wenig mehr als die Hälfte eingeflossen ist, weil in diesen 30 Millionen auch die für ausserungarische Bahnen ausgegebenen Fahrkarten entfallen sind.

Schliesslich wird Ungarn ungeachtet seiner ungünstigen Finanzlage den sich als begründet erweisenden Forderungen der Eisenbahnbau-Unternehmungen gerecht werden müssen. Die einseitige Auslegung solcher Verträge und die Berufung auf das Pauschalsystem, so dass, wenn der Unternehmer gewonnen hätte, er davon dem Lande nichts gegeben haben würde, daher dasselbe auch nicht seinen Verlust zu tragen hat — schädigt den Credit Ungarns zumeist, da es sich nicht auf Kosten Anderer bereichern darf.

Die Wiener Zeitung bringt 1. die „Bedingungen und Zugeständnisse für die Sicherstellung der Eisenbahn von Troppau über Zauchtl und Neutitschein an die Mährisch-Ungarische Grenze am Vlarapass;“ das jährliche Reinerträgniss wird für 20 Jahre mit 51 800 pro Meile auf Grund der nachzuweisenden Baukosten garantirt, Troppau-Neutitschein muss Ende 1875 und die weitere Strecke 2½ Jahre nach Ertheilung der Ungarischen Concession für die Linie von der Grenze über Trentschin nach Tyrnau vollendet sein; 2. das Uebereinkommen zwischen dem Staate und der Bahnverwaltung Pilsen-Priesen wegen Leistung eines Staatsvorschusses von 7 Mill. Gulden für den Bau der Strecke Pilsen-Klattau-Eisenstein, welche am 1. Mai resp. 13. November 1876 dem Verkehr zu übergeben ist.

Bezüglich der Beeidigung des Betriebspersonals theilt das C. F. E. den Fall mit, dass die Verweigerung der Eidesablegung Seitens eines Eisenbahnbeamten dessen Enthebung zur Folge hatte und dass diese Verfügung zur Darnachachtung in ähnlichen Fällen mit dem Bemerken bekannt gegeben wurde, dass der Eid zu Gott dem Allmächtigen geleistet werden muss, dass aber die Eidesablegung vor dem Cruzifixe mit brennenden Kerzen nicht absolut nothwendig ist.

Bezüglich der Frage, ob hinsichtlich der Wagenmiethe ein Arbeiterstrike als eine vis major anzusehen sei, wird von den Bahnverwaltungen, in jedem einzelnen Falle die schiedsrichterliche Entscheidung des Deutschen Eisenbahnvereins eingeholt und soll die vis major insbesondere auf jene Fälle beschränkt werden, in welchen ein Einschreiten der Behörde erfolgt ist.

Betreffs der Einführung einer für alle Bahnen giltigen und obligatorischen Verkehrs-Instruction sollen Normalbestimmungen aufgestellt werden, die ungeachtet der Localverhältnisse oder der Diensteseintheilung, auf allen Bahnen Gültigkeit haben können.

Die Frachtenaufgaben wurden erinnert, nicht Frachtbriefe anzunehmen, welche an einer anderen als der hierzu bestimmten Stelle mit der gedruckten Firma des Spediteurs oder mit dem Assecurranzstempel einer fremden Gesellschaft versehen sind. Im Frachtbriefe soll neben der No. des Wagens dessen Eigenthumsbahn vermerkt werden, was auch bei Wagenumladungen geschehen soll.

Damit das untergeordnete Magazinpersonal sich über den grösseren oder geringeren Grad der Feuergefährlichkeit von Gegenständen, sowie über die Möglichkeit des Zusammenladens derselben ein genaues Bild verschaffe, wurde ein Tableau entworfen, welches die vom Transport ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen feuergefährlichen und ätzenden Güter namentlich anführt und in Gruppen vertheilt. Den Stationen wird der Vorgang bei der Annahme solcher Güter genau vorgeschrieben, namentlich dürfen Letztere nicht mit Nachnahme belastet sein.

In der ausserordentlichen General-Versammlung der Waagthalbahn-Actionäre wurden die durch den Sturz der Wiener Wechslerbank entstandenen Schwierigkeiten vor Allem erwähnt, deren thunlichste Beseitigung bei der demnächst stattfindenden ordentlichen General-Versammlung besprochen werden wird. Auf den Gegenstand der Tagesordnung übergehend wurde mit Rücksicht darauf, dass der Oesterr. Reichsrath den Bau einer von Troppau über Zauchtl-Neutitschein an die obenerwähnte Ungar. Landesgrenze nach Trencsin führende Eisenbahn beschlossen hat, die Erwerbung der Concession zum Ausbau der 1,29 Ml. langen Verbindungsbahn Nemsowa-Vlarapass zum Anschlusse an die Troppau-Trencsiner Bahn beantragt und auf die Vortheile dieser Strecke insbesondere bezüglich der Concurrenz mit dem Kohlentransporte der Nordbahn hingewiesen wird. Dieser Antrag wird nach einer beruhigenden Aufklärung Seitens der Direction, rücksichtlich der Geldmittel-Beschaffung mit der dem Verwaltungsrathe ertheilten Ermächtigung angenommen, wegen der Concession mit der Regierung und wegen der Geldmittel nach eigenem Ermessen zu unterhandeln. Hierauf erklärt der Königl. Commissair, vom Communications-Minister zur Mittheilung ermächtigt zu sein, dass die Regierung in den nächsten Tagen einen diesbezüglichen Entwurf dem Landtage vorlegen wird.

Die Betriebsverhältnisse der Galizischen Eisenbahnen in der ersten Hälfte Mai waren nicht sehr günstig, da der Getreideverkehr schwach geworden ist, weil die Nachfragen des Auslandes beinahe ganz aufhörten. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn weist zwar eine ziemlich starke Transportziffer auf, die Einnahmen waren jedoch nicht sehr bedeutend, weil die Transporte nicht die ganze Linie passirten. Die Carl-Ludwig-Bahn erhielt zwar in Brody täglich 15000—18000 Ctr. Getreide von den Russischen Nachbarbahnen, dafür waren jedoch die Zufuhren in den übrigen Grenzstationen unbedeutend. Die Erzherzog Albrechtbahn hatte einen schwachen Verkehr, sie transportirte 17000 Ctr. Schotter, 4000 Ctr. Nafta und 5000 Ctr. Getreide, die Einnahmen erreichten jedoch kaum den Betrag von 500 Frcs. täglich. Der Dniesterbahn ging es nicht besser wie bisher, die Einnahmen deckten nicht einmal die Ausgaben. Die erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, deren Tunnel bereits von der Maschine durchfahren und am 22. d. M. dem Verkehr übergeben wird, transportirte 31000 Ctr. Getreide und Mehl, auch der Personenverkehr war bedeutender und für die nächste Zukunft sind grössere Transporte Wein, Mais, Tabak, Eisen, sowie Eisenbahnbetriebsmittel angesagt. — Auf dem Galizischen Theile der Kaiser Ferdinands Nordbahn war nur der Personenverkehr ungewöhnlich gross, während der Frachtentransport ganz unbedeutend war.

Der Betriebs-Director, Stellvertreter der Nordwestbahn Reitler versendet eine sehr lesenswerthe Broschüre: *Eine vereinfachte Personen-Expedition bei Eisenbahnen*“. Die Nachtheile des gegenwärtigen Edmonson'schen Carton-Billet-Systems werden durch die Darlegung des enormen und kostspieligen Missverhältnisses zwischen Vorrath und Ausgabe in grösseren und kleineren Stationen (beispielsweise 192869 gegen 4066 und 67119 gegen 259 Billets monatlich), der Menge benöthigter Drucksorten, des Mangels jeder Sicherheit etc. nachgewiesen. Das vom Verfasser projectirte Fahrkarten-System beruht darauf, dass jede Fahrkarte aus 3 derart übereinander gelegten mit „Original-Beleg, Copir-Fahrkarten“ bezeichneten leicht abtrennbaren Blättern besteht, in welchen nur die Gesellschaftsfirma, die Ausgabsstation und die fortlaufende Nummer gedruckt und für die anderen bei der Ausgabe durchzupausirenden Eintragungen nur die Rubriken vorgedruckt sind. Es wird die Leichtigkeit, Billigkeit und Sicherheit dieses Vorganges ausführlich dargelegt.

Auf dem Effecten-Markte waren einige Ungar. Eisenbahnen in Folge der Ghyczyschen Rede gesucht; Ungarisch-Galizische war in Folge der Tunnel-Eröffnung um 4½ fl. höher. Nordbahn um 7 Proc. wegen des günstigen Jahresberichtes; Elisabeth-Westbahn stiegen in Folge des durch die starke Betheiligung an der bevorstehenden General-Versammlung eingetretenen Stückmangels; auch für Südbahn machte sich mit 141 eine günstigere Stimmung geltend.

— *st* — Central-Abrechnungs-Bureau der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. (Rechenschaftsbericht des Ueberwachungs-Ausschusses pro 1873.) Zu Ende dss Jahres 1873 waren sämmtliche Bahnen von Oesterreich-Ungarn dem Central-Abrechnungs-Bureau beigetreten, mit Ausnahme der Buschtêhrader Bahn, für welche noch eine Expositur bestand, wegen deren Einverleibung Verhandlung mit der General-Direction dieser Bahn geführt werden.

An Stelle des krankheitshalber zurückgetretenen Ober-Inspectors Schenk wurde Herr Kratochwill, Ober-Inspector der Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft zum Chef des Central-Abrechnungs-Bureau's ernannt. Das Bureau besteht nunmehr aus 12 Abtheilungen, für welch jede zur unmittelbaren Ueberwachung des Dienstes ein Vorstand und je nach dem Umfange der zugewiesenen Arbeiten 1 oder 2 Vorstand-Stellvertreter ernannt sind. Die Arbeiten mehr allgemeiner Natur, wie die Protocollirung, Expedition und Registrirung der Acten, die Behandlung der Personalangelegenheiten, die Verbuchungen und Aufstellung der Abrechnungen wurden in den Abtheilungen I. und II. concentrirt. Die eigentliche Revision der Einnahmenrechnungen für den inländischen Anschluss- und Verbandsverkehr wurde den Abtheilungen III. bis incl X und XII. zugewiesen, während die Abtheilung XI. mit der Superrevision der Rechnungen und mit der Aufstellung der Hauptrechnungs-Abschlüsse betraut ist.

Wenn gleich diese Organisation nur als eine provisorische betrachtet werden muss und noch mancher Verbesserungen bedarf, so kann doch behauptet werden, dass die Uebelstände, deren Beseitigung durch Errichtung des Central-Abrechnung-Bureau's angestrebt wurde, schon jetzt zum grössten Theile verschwunden sind. Der Hauptübelstand war unstreitig der, dass die Rechnungsrevision gewöhnlich erst im vierten Monate nach Ablauf des Rechnungsmonates beendet werden konnte. Jetzt ist die Revision der Rechnungen für den directen inländischen Verkehr schon gegen Ende des dem Rechnungsmonate nächstfolgenden zweiten Monates vollständig beendet und gelangen die Bahnverwaltungen bereits in den ersten Tagen des dritten Monats in den Besitz der completen Abrechnung.

Eine für die betheiligten Bahnen äusserst vortheilhafte Institution ist auch die mit dem Central-Abrechnungs-Bureau in Verbindung stehende Central-Saldirungsstelle. Durch diese ist der unmittelbare Baarausgleich zwischen den einzelnen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen entbehrlich gemacht, so dass gegenwärtig jede Bahnverwaltung monatlich nur eine Zahlung zu leisten oder zu empfangen hat, während sie ehedem monatlich so viele Zahlungen zu leisten, resp. zu empfangen hatte, als Bahnen mit ihr im directen Verkehre standen.

Der Dienst des Central-Abrechnungs-Bureau zerfällt in drei Hauptgruppen nämlich a) in den Revisionsdienst, b) in den Abrechnungsdienst und c) in den mit der Revision und Abrechnung verbundenen Correspondenzdienst

Den Revisionsdienst besorgte das Bureau im abgelaufenen Jahre für 39 Bahnen, welche in 1473 Relationen unter einander im directen Verkehr standen. Für diese Verkehre gelangten zur Prüfung:

408 477	Gepäcks-Expeditionen
472 016	Eilgut- „
2 735 182	Frachten- „
4 487	Militär- „
in Summa 3 620 162	Expeditionen,

welche zusammen in 2 405 784 Karten und 4135 Transports-Anweisungen verrechnet waren.

Die Zahl der von den Stationen für die directen Verkehre ausgefertigten und vom Central-Abrechnungs-Bureau geprüften Rechnungen beläuft sich auf 440 633 Stück. Die in diesen Rechnungen ausgewiesenen Geldbeträge entziffern für den Anschluss-Verkehr 116 432 657 Fl., für den Verbands-Verkehr 28 471 520 Fl., so dass im Ganzen rot. 141 900 000 Fl. vom Central-Abrechnungs-Bureau geprüft, rectificirt und recapitulirt werden mussten, bevor zur Aufstellung der Abrechnungen geschritten werden konnte.

Sofort nach Constituirung des Central-AbrechnungsBureau wurde demselben auch die Aufstellung der monatlichen General-Abrechnungen übertragen. Es kamen dabei unter verschiedenen Titeln zur Abrechnung rund 144 Millionen Gulden. Wird berücksichtigt, dass dieser Betrag sowohl als Belastung, als auch als Gutschrift durchgeführt erscheint, so ergiebt sich dass im Berichtsjahr mehr als 288 Millionen Gulden durch das Bureau zur Saldirung gelangten. Die Zahl der monatlich aufzustellenden Conto-Corrent steigerte sich bis auf 40.

Der Correspondenzdienst ist durch Aufstellung specieller Normen organisirt und betrug dessen Umfang 14 700 Acten und Zuschriften als Einlauf und 18 000 Zuschriften als Ausfertigung.

Das Personal, von 25 Bahnverwaltungen beigestellt, bestand Ende 1873 aus 186 Beamten, 66 Diurnisten und 39 Dienern; zusammen 291 Personen, welche in 78 Zimmern und 18 zu Rangirungs- und Registraturszwecken dienenden Localitäten untergebracht sind.

Die für die currenten Arbeiten des Central-Abrechnungs-Bureau erwachsenen Kosten haben 274 382 Fl., die aussergewöhnlichen Kosten 33 061 Fl. und die den Bahnverwaltungen für geleistete Nebenarbeiten speciell aufgerechneten Kosten 19 231 Fl. betragen. so dass also die Gesammtkosten des Bureau sich mit 326 674 Fl. beziffern.

Bei der Central-Saldirungsstelle wurden im abgelaufenen Jahre 487 Debet-Saldi im Gesammtbetrage von rund 10 700 000 Fl. eingezahlt und 353 Credit-Saldi im gleichen Gesammtbetrage ausbezahlt. Nach dem bezüglichen Regulativ sollen die Debet-Saldi binnen acht Tagen nach erfolgter Versendung der Abrechnungen eingezahlt werden und können die Credit-Saldi sofort nach Ablauf dieser Frist behoben werden.

Ausland.

— *st* — Gotthardbahn. (16. Monatsbericht). I. Grosser Tunnel. Am letzten März 1874 waren hergestellt:

Nordseite (Göschenen).		
am Richtstollen	820,1	lauf. Meter
an der Erweiterung desselben	700,0	„ „
Südseite (Airolo).		
am Richtstollen	766,2	„ „
an der Erweiterung desselben	458,0	„ „
am Gewölbmauerwerk	145,0	„ „
am östlichen Widerlager	101,9	„ „
am westlichen Widerlager	141,6	„ „
am Entwässerungscanal	115,3	„ „

Durchschnittlich waren dabei 1372 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Das angetroffene Gestein war fortwährend granitischer Gneiss von einer im Allgemeinen parallelen Structur und geringerer Härte als früher. Dabei kamen auch mehrere horizontale Spalten vor, die einen gewissen Einfluss auf die Bohrarbeiten ausüben, indem sie auf beträchtliche Längen, sowohl die Decke, als auch die Sohle des Stollens begränzen und so ein unfreiwilliges Erheben oder Herabdrücken der Angriffstelle hervorbringen. Interessant ist es, dass man bis jetzt ausschliesslich in diesen horizontalen Spalten Nester von Bergkrystall gefunden hat. Die Temperatur der Luft an der Angriffsstelle war im Mittel +17,8° C., die der äusseren +4,25°. Man hat nun wieder begonnen Steine für die Gewölbausmauerung zu brechen und zu behauen. Die Bohrung geschah, wie seither, auschliesslich mit 6 gleichzeitig arbeitenden Maschinen Dubois und François, mit denen ein durchschnittlicher Fortschritt von 2,648 Meter per Tag erzielt wurde. Zum Abbau der Strosse dienen Bohrmaschinen Sommeiller, Ferroux und Mac Kean.

Werkplatz Airolo. Das Gestein war theils quarz- und kalkhaltiger, theils ganz zerklüfteter Glimmerschiefer. Der Wasserzudrang hat durch den Schneeabgang im Laufe des Monats etwas zugenommen und stieg bis zu 174 Liter pro Secunde; die Temperatur des Wassers war etwa 10° C. Die Temperatur der Luft am Grunde des Stollens betrug im Mittel +14,11° C., die der äusseren 6,01°. Auch hier wurde das Brechen und Bearbeiten der Hausteine wieder aufgenommen. Die Bohrung mit 6 Maschinen Dubois und François lieferte einen durchschnittlichen täglichen Fortschritt von 2,039 Meter. In der ersten Woche des Monats war die Arbeit durch die geringe Festigkeit des Felsens, die eine Auszimmerung erforderte, aufgehalten, später durch den niedern Wasserstand der Tremola, wodurch der Gang der Compressoren und in Folge dessen auch die Bohrung zur Erweiterung beeinträchtigt wurde.

Tessinische Thalbahnen. Die Arbeiten sind in befriedigender Weise vorwärts geschritten. Bis zum 31. März waren über 1½ Millionen Cubikmeter Einschnittsmaterial gefördert und transportirt, was 47% der ganzen zu bewegenden Masse repräsentirt. Die durchschnittliche Zahl der auf diesen Linien beschäftigten Arbeiter war 4 684, die auf der ganzen Gotthardbahn 6 056.

-*r*- Nordamerika Aus dem Bericht des Betriebs-Directors der Buffalo-, Newyork- und Philadelphia-Eisenbahn ist Folgendes zu entnehmen: Die Bahn erstreckt sich von Buffalo in Newyork nach Emporium in Pennsylvania, eine Länge von 121 engl. Meilen; verbindet sich am letzten Puncte mit der Philadelphia- und Erie-Division der Pennsylvania-Eisenbahn und bildet so eine directe Linie nach Philadelphia, Newyork, Baltimore und Washington. Das autorisirte Actien-Capital ist 3 000 000 Doll., wovon 1 625 000 Doll. einbezahlt sind. Die Stadt Buffalo ist Actionär der Bahn im Betrage von 700 000 Doll., während die übrigen Actien fast ganz in den Händen der Bürger von Buffalo sind. Auf der Bahn ruht eine I. Mortgage im Betrage von 3 000 000 Doll. in 6proc. Bonds, wovon indessen nur 2 300 000 Doll. in Bonds in Umlauf sind und wofür die Compagnie in baar 82½ Proc. Netto erhielt. Eine II. Mortgage im Betrage von 1 000 000 Doll. in Bonds zu 10 Proc. in Currency wurde ebenfalls ausgeführt, und von diesen Bonds sind ungefähr 425 000 Doll. al pari verkauft. Die Compagnie besitzt grosses Grundeigenthum in Buffalo für ihre Stations-Gebäulichkeiten und eine Front am Hafen von 4320 Fuss. Das Betriebsmaterial der Compagnie befindet sich in noch neuem Zustande und besteht in 20 Locomotiven, 12 Passagier-Wagen (coaches), 4 Packwagen, 7 Caboosen, 356 Frachtwagen verschiedener Art und 300 achträderigen Kohlenwagen etc. Die Bahn ist erst seit Mai vorigen Jahres in Betrieb; die Einnahmen für das erste Betriebsjahr werden ungefähr 600 000 Doll. betragen — meist aus dem Localverkehr. Die Panik im September hat die Einnahmen der Bahn ziemlich geschädigt. Die Compagnie hat einen Vertrag für Kohlenfracht mit einer Partei abgeschlossen, die 130 000 Tonnen Kohlen während der nächsten Saison befördert haben will. Letztere hat bereits mit 500 bis 600 Tonnen pro Tag begonnen. Dieser Vertrag erhöht die Einnahmen der Bahn pro Monat um 25 000 Doll. Der Betriebsdirector schätzt hieraus die Einnahmen der Bahn für das kommende Betriebsjahr zum mindestens auf 900 000 Doll. Die Zahlung der Zinsen auf die Bondschuld, selbst den vollen Betrag als ausgegeben berechnet, ist

somit nach diesen Angaben gesichert. Die I. Mortgage-Bonds erfordern eine jährliche Verzinsung von ungefähr 200 000 Doll. in Currency und die II. Mortgage-Bonds eine solche von 100 000 Doll. in Currency. Bei einer Einnahme von 900 000 Doll. blieben noch 66 Proc. für die Betriebskosten. Die durchschnittlichen Betriebskosten für die Bahnen in den Mittelstaaten erfordern nach Poor 64 Proc. Diesen Durchschnitt auf die Buffalo-Newyork- und Philadelphia-Eisenbahn angewendet, so bleiben noch 18 000 Doll. als Ueberschuss-Einnahme zur Vertheilung als Dividende an die Actionäre. Die Bahn ist indessen in solchen Händen, dass erwartet werden kann, die Betriebsspesen werden sich noch unter den Durchschnitt stellen. (Handels-Beil. zur Allg. Ztg. Nr. 104.)

Literatur.

— *st* — **Die Schule des Locomotivführers.** Von J. Brosius und R. Koch. Zweite Abtheilung: Die Maschine und der Wagen. Mit 361 Holzschnitten, 1 lith. Tafel und 1 Tabelle. Wiesbaden. Kreidel's Verlag.

Von diesem schon früher besprochenem Werke*) ist nun die zweite Abtheilung erschienen. Sie behandelt in der Einleitung die Kolben- und Kurbelbewegung, dann im III. Abschnitt die verschiedenen Steuerungen, das Verhalten des Dampfes von seiner Bildung bis zum Austritt aus dem Blasrohr, das Constructive und Reguliren der Steuerungen etc. Der IV. Abschnitt handelt von der Eintheilung der Locomotiven, den einzelnen Theilen derselben, den störenden Bewegungen, den verschiedenen Federanordnungen, dem Radstande, den beweglichen Radgestellen u. s. f., dann den verschiedenen Locomotivsystemen, dem Tender und Führerstande. Ein Anhang bringt eine Tabelle mit den Hauptabmessungen von Locomotiven der verschiedensten Gattungen.

Mit der nun erschienenen 2. Abtheilung ist die Beschreibung der ganzen Locomotive zum Abschluss gebracht und wird die 3. Abtheilung den „Fahrdienst" und das sonst für den Locomotivführer Wissenswerthe und Interessante aus dem ganzen Gebiete des Eisenbahnwesens geben.

— *st* — **Die Erzeugung der Eisen- und Stahlschienen.** Eine hüttenmänische Studie von A. Petzholdt, Ingenieur. Mit einer Karte. Braunschweig 1874. Vieweg und Sohn.

Die vorliegende Brochüre verdankt ihre Entstehung dem vorjährigen Aufenthalte des Verfassers in Südwales, dem Centrum der Englischen Schienenindustrie. Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes müssen wir diese Veröffentlichung freudig begrüssen, um so mehr, als darin die Schienenfabrication in ihrem nothwendigen, praktischen Zusammenhange mit der Erzeugung des Rohmaterials eingehend beleuchtet wird.

Die Einleitung enthält die topographische Skizze der Südwaliser Hütten mit Angabe der Bahnverbindungen und Exportplätze; dann werden die Darstellung des Roheisens aus Erzen, die Bearbeitung des Roheisens und die eigentliche Schienenfabrication ausführlich behandelt. Zum Schlusse stellt der Verfasser noch Betrachtungen an über die Englischen Arbeiterwohnungen und über die dortige ungeheure Kohlenverschwendung, welche den vom Continent kommenden Fachmann nicht wenig überrascht.

Personalnachrichten.

Deutsches Reichseisenbahnamt. Der bisherige Präsident des Reichseisenbahnamtes, Scheele, ist (nach der Nat.-Ztg). definitiv von seinem Posten zurückgetreten.

Preussen. Dem technischen Mitgliede der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden, Regierungs- und Baurath Hilf, ist der Charakter als Geheimer Regierungs-Rath verliehen worden. Die Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspectoren Hinüber zu Cassel und Beckmann zu Hannover sind zu Mitgliedern der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover ernannt. — Gleichzeitig sind denselben die bisher commissarisch verwalteten Stellen der technischen Mitglieder, und zwar dem etc. Hinüber bei Königlichen Eisenbahn-Commission zu Cassel (Hannoversche Staatsbahn) und dem etc. Beckmann bei der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Hannover definitiv übertragen. Die bisherigen Königlichen Eisenbahn-Baumeister Heinrich Bachmann zu Königsberg in Pr. und Otto Matthies zu Insterburg sind zu Königlichen Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspectoren bei der Ostbahn daselbst befördert worden. Der bisherige Baumeister Waldemar Zickler zu Schneidemühl ist als Königlicher Eisenbahn-Baumeister bei der Ostbahn daselbst angestellt, der bei der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung angestellte Königliche Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector Wilhelm Hermann Burkhard zu Breslau in gleicher Amtseigenschaft nach Lissa versetzt, der bisherige Baumeister Caspar Carpe als Königlicher Eisenbahn-Baumeister im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken mit Anweisung des Wohnsitzes zu Cochem a. d. Mosel angestellt, sowie der bisherige Ingenieur-Assistent Eduard Rohrmann zu Hannover zum Königlichen Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben die Stelle eines Vorstehers des technischen Bureaus der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Harburg verliehen worden. Die bisherigen Baumeister Hermann Seick zu Wulffen bei Lüneburg, und von Moraczewski in Posen sind als Königliche Eisenbahn-Baumeister bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Unna, resp. bei der Ostbahn mit dem Wohnsitze zu Bromberg angestellt worden. Die bisherigen Baumeister August Kirsten zu Witzenhausen, Albert Friedrich Blanck zu Breslau und Carl Rump zu Münster sind als Kgl. Eisenbahn-Baumeister, und zwar ersterer im Verwaltungsbezirk der Kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a/M., die beiden letzteren bei der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau resp. bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Altena angestellt worden. Der bisherige Eisenbahn-Bau Inspector von Sehlen zu Hannover ist zum Kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector ernannt und denselben die Stelle eines solchen bei der Hannoverschen Staatsbahn mit dem Wohnsitze in Hannover verliehen worden.

*) Siehe No. 71 Seite 819 vor. Jahrg. uns. Zeitung.

Eisenbahn-Kalender.

(Nachtrag zu No. 38, Seite 411.)

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

25.	Mai	Moskau-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.
27.	„	Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
28.	„	Hainichen-Rossweiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
30.	„	Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
31.	„	Ungarische Westbahn-Gesellschaft zu Budapest.
1.	Juni	Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft zu Königsberg i/Pr. Tagesordnung siehe Seite 425.
3.	„	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenb.-Ges. zu Breslau.
3.	„	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau zu Breslau.
5.	„	*Oberschlesische Eisenbahn zu Breslau. S. S. 425.
8.	„	Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau.
9.	„	Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
15.	„	*Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Poln. Wartenberg.
15.	„	Vorarlberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
20.	„	Dniester Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe S. 429.
20.	„	Saaleisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
26.	„	Oesterr. Nordwestbahn-Gesellschaft zu Wien.
26.	„	Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
25.	„	zu Leipzig	Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer E.	Verpachtung der Bahnhofsrestaurationen zu Zweckau, Groitzsch und Lucka	—
25.	Mai	zu Dortmund	Rheinische E.	Güterschuppenbau	—
26.	„	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Pappe-Eindeckungen	—
27.	„	zu Sorau	Niederschles.-Märk. E.	Brunnenanlagen auf 12 Bahnhöfen	—
28.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eiserner Ueberbau	421
28.	„	zu Ludwigshafen	Pfälzische E.	Schienen, Weichen etc.	—
29.	„	zu Beuthen O/S.	Oberschles. E.	Materialien-Verkauf	—
30.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Kalkwagen etc.	421
31.	„	zu Bischofszell	Bischofszellerbahn	Unterbauarbeiten	—
1.	Juni	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Materialien-Verkauf	—
1.	„	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Wärterwohnungen	—
1.	„	zu Crefeld	Crefeld-Kr. Kempener Industrieb.	Locomotiven-Verkauf	—
2.	„	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Materialien-Verkauf	432
2.	„	zu Paderborn	Westfälische E.	Locomotiv-Ersatzstücke	432
3.	„	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Steinkohlen	—
5.	„	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Wagen, Räder, Achsen	—
5.	„	zu Budapest	Ungar. Nordostb.	Balkenbrücke	—
5.	„	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	432
5.	„	zu Stuttgart	Württemb. Eisenbahn-Bau-Commiss.	Eiserner Oberbau für Brücken der Crailsheim-Nürnberger u. Ulm-Heidenheimer E.	No. 41
6.	„	zu Meiningen	Werrabahn	Drehscheibe	432
—		zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Locomotiven-Verkauf	432

Officielle und Privat-Anzeigen.

5) Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.

6) Ersatzwahl für eine in Erledigung gekommene Verwaltungsrathsstelle.

7) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Gesellschafts-Rechnungen pro 1874.

An der General-Versammlung können nach § 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachfolgenden Kassen hinterlegt haben, und zwar:

in **Prag** bei der Direction der **k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft** und dem Grosshandlungshause **Moritz Zdekauer,**

in **Wien** bei der **Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft,**

in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt.**

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die Actionäre können hierbei persönlich erscheinen, oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sind (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten 8 Tage vor der General-Versammlung jedem stimmberechtigten Actionär eingehändigt werden.

Prag, am 23. April 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Dniester-Bahn.

Die **II. ordentliche General-Versammlung** der Actionäre der k. k. priv. Dniesterbahn findet am **20. Juni d. J., um 11 Uhr Vormittags**, in Wien im Saale des Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Vereines I Eschenbachgasse No. 9 statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Verwaltungsrathes und Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1873.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses und Beschlussfassung über denselben.
3. Wahl des Revisions-Ausschusses für das Jahr 1874.
4. Wahl von Verwaltungsräthen.
5. Festsetzung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrathes.
6. Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme einer schwebenden oder fundirenden Schuld zu Betriebszwecken.

Diejenigen Herren Actionäre, welche dieser General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe des § 14 der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien längstens bis 12. Juni 1874 bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien, I. Nibelungengasse No. 3, mittelst doppelt auszufertigender Consignationen, zu denen die Blanquette an der genannten Cassa unentgeltlich verabfolgt werden, zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Die Actionäre können nur durch solche Personen vertreten werden, welche selbst Mitglieder der General-Versammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Je 15 Actien geben das Recht auf Eine Stimme und kann jeder stimmfähige Actionär eine beliebige Anzahl eigener oder übertragener Stimmen in sich vereinigen.

Nach abgehaltener General-Versammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung wieder behoben werden.

Wien, am 13. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Dniester-Bahn.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Pfälzische Nordbahnen.

In Folge mehrfacher, an uns gelangter Anfragen und um mögliche Missverständnisse zu verhüten, bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der Dividendenschein Nr. 4 der Pfälzischen Nordbahnactien, nachdem sich für dieselben pro 1873 keine Superdividende ergeben hat, als werthlos zu betrachten ist und für eine pro 1874 sich etwa ergebende Superdividende lediglich die Nummer **5** der fraglichen Dividendenscheine in Verwendung gelangen kann.

Ludwigshafen, 12. Mai 1874.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.

von Jaeger.

Königliche Ostbahn.

Vom 15. d. Mts. ab werden bis auf Weiteres zwischen Danzig lege Thor und Neufahrwasser ausser den im Fahrplan angegebenen Zügen noch folgende Züge mit Personenbeförderung in allen vier Wagenclassen coursiren:

Stationen		Zug 75. U.	Zug 75. M.	Zug 83. U.	Zug 83. M.
		Vorm.		Abends	
Danzig lege Thor	Abfahrt	10	40	7	55
Danzig hohe Thor	„	10	55	8	10
Neufahrwasser	Ankunft	11	10	8	25

Stationen		Zug 80. U.	Zug 80. M.	Zug 86. U.	Zug 86. M.
		Mittags			
Neufahrwasser	Abfahrt	12	—	9	15
Danzig hohe Thor	„	12	20	9	32
Danzig lege Thor	Ankunft	12	32	9	45

Bromberg, den 14. Mai 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Homburger Eisenbahn.

Fahrplan vom 1. Juni 1874 bis auf Weiteres.

Aus Homburg	5	7_{15}	9*	10	1_{20}	3_{25}*	5_{10}	7_{25}	10
In Frankfurt	5_{45}	7_{50}	9_{25}	10_{35}	1_{55}	3_{55}	5_{55}	8	10_{35}
Aus Frankfurt	6_{10}	8_{5}	11	12_{20}	2_{30}	4_{30}*	6_{20}	8_{40}	10_{45}
In Homburg	6_{55}	8_{45}	11_{45}	1_{5}	3_{10}	5	7	9_{20}	11_{25}

Mit den mit * bezeichneten Zügen findet nur Personen-Beförderung in I. und II. Wagenclasse statt.

Homburg, den 15. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath.

Ostpreussische Südbahn.

Es sollen 250 bedeckte Güterwagen, von denen 50 Stück mit Schaffnersitz und Bremse, beschafft und im Wege der Submission verdungen werden. Offerten auf weniger als 50 Wagen werden nicht angenommen.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus und werden gegen Einsendung resp. Einzahlung von 10 Sgr. Copialien übersendet, resp. verabfolgt werden.

Die Offerten sind bis zum **27. Mai cr., Vormittags 11 Uhr,** einzureichen, zu welcher Zeit die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Königsberg, den 6. Mai 1874.

Die Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Bekanntmachung.

Am 1. Juni cr. tritt auf der Westfälischen Eisenbahn der nachstehende Fahrplan in Kraft.

A. Richtung von **Holzminden** und **Warburg** nach **Emden**.

				Morg.	Morg.	Vorm.			Nachm.	Nachm.	Abends
Holzminden .	Abf.	—	—	3,40	6,35	9,10	—	—	3,0	4,5	6,15
Altenbeken .	Ank.	—	—	4,32	7,54	10,38	—	—	3,47	5,25	7,34
Warburg . .	Abf.	—	—	—	7,0	—	—	—	3,16	—	6,34
Altenbeken .	Ank.	—	—	—	7,59	—	—	—	4,0	—	7,37
" .	Abf.	—	—	4,33	8,5	10,43	—	—	4,5	5,33	7,44
Soest . . .	Ank.	—	—	5,42	9,48	12,45	—	—	5,19	7,30 Abends	9,35
" . . .	Abf.	—	—	5,50	10,9	1,2	—	—	5,29		9,40
Hamm . .	Ank.	—	—	6,20	10,46	1,37	—	—	6,1	—	10,13
" . .	Abf.	—	—	6,25	10,59	1,44	Nachm. 4,43	—	6,46	—	11,10
Münster . .	Ank.	—	—	7,18	12,2	2,40 Nachm.	5,45	—	7,30	—	12,0 Nachts
" . .	Abf.	—	—	7,23	12,10	—	5,50	—	7,36	—	—
Rheine . .	Ank.	—	—	8,16	1,14	—	6,54 Abends	—	8,25	—	—
" . .	Abf.	—	—	8,22	1,42	—	—	—	8,29	—	—
Salzbergen .	Ank.	—	—	8,33	1,55	—	—	—	8,39	—	—
" .	Abf.	—	—	8,36	1,57	—	—	—	8,41	—	—
Papen ıg	·nqAnk.	—	—	10,48	4,27	—	—	—	10,38	—	—
" .	Abf.	Morg. 5,15	—	10,52	4,32	—	—	—	10,40	—	—
Leer . . .	Ank.	6,2	—	11,18	5,1	—	—	—	11,2	—	—
" . . .	Abf.	6,21	Vorm. 9,49	11,23	5,8	—	—	7,41	11,5	—	—
Emden . .	Ank.	7,30 Morg.	10,30 Vorm.	12,0 Mittags	5,55 Nachm.	—	—	8,18 Abends	11,38 Abends	—	—

B. Richtung von **Emden** nach **Warburg** und **Holzminden**.

		Nachm.				Morg.	Morg.	Vorm.		Abends
Emden . .	Abf.	4,13	—	—	—	5,30	8,55	11,5	—	9,10
Leer . . .	Ank.	4,55	—	—	—	6,5	9,46	11,49 Vorm.	—	10,23
" . . .	Abf.	5,1	—	—	—	6,9	9,55	—	—	11,3
Papenburg .	Ank.	5,27	—	—	—	6,31	10,25	—	—	11,50 Abends
" .	Abf.	5,32	—	—	—	6,33	10,30	—	—	—
Salzbergen .	Ank.	7,46	—	—	—	8,32	1,8	—	—	—
" .	Abf.	7,48	—	—	—	8,34	1,10	—	—	—
Rheine . .	Ank.	7,59	—	—	—	8,44	1,23	—	—	—
" . .	Abf.	8,6	—	Morg. 7,30	—	8,42	1,48	—	—	—
Münster . .	Ank.	9,0	—	8,37	—	9,46	2,46	—	—	—
" . .	Abf.	9,11	Morg. 4,55	8,42	—	9,58	2,54	—	Abends 6,50	—
Hamm . .	Ank.	10,3	5,40	9,46 Vorm.	—	10,51	3,49	—	7,51	—
" . .	Abf.	10,18	5,46	—	—	10,58	3,54	—	7,58	—
Soest . . .	Ank.	10,55	6,21	—	—	11,34	4,29	—	8,37	—
" . . .	Abf.	2,38	6,27	—	Vorm. 9,54	11,57	4,36	—	8,47	—
Altenbeken .	Ank.	3,58	8,27	—	11,40	1,11	6,34	—	10,54	—
" .	Abf.	—	8,34	—	—	1,16	6,39	—	—	—
Warburg . .	Ank.	—	9,36	—	—	1,58	7,39	—	—	—
Altenbeken .	Abf.	3,59	8,38	—	11,45	1,15	6,42	—	11,0	—
Holzminden .	Ank.	4,51 Nachts	9,57 Vorm.	—	12,51 Nachm.	2,16 Nachm.	8,0 Abends	—	12,16 Nachts	—

Anmerkung: 1. Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis incl. 5 Uhr 59 Minuten Morgens sind eingerahmt.
2. Das Nähere ergiebt der in etwa 8 Tagen auf den Stationen zum Aushang kommende Fahrplan, von welchem Abdrücke bei unseren Stationscassen gegenErstattung von 1 Sgr. pro Exemplar bezogen werden können.

Münster, den 12. Mai 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Fahrplan

der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn

vom 1. Juni 1874 ab bis auf Weiteres.

Hinsichtlich der Anschlüsse wird wegen vorkommender Aenderungen keine Gewähr geleistet.

A. Richtung: Cottbus-Grossenhain.

Stationen		I. Personenzug I.—IV. Cl.	III. Personenzug I.—IV. Cl.	V. Personenzug II.—IV. Cl.	VII. Gemischter Zug I.—IV. Cl.
		Vormittag	Nachmittag	Nachmittag	Nachmittag
Cottbus	Abfahrt	$7_{,9}$	$1_{,11}$	$3_{,52}$	$7_{,34}$
Drebkau	„	$7_{,32}$	$1_{,30}$	$4_{,12}$	$7_{,59}$
Petershain	„	$7_{,48}$	$1_{,41}$	$4_{,23}$	$8_{,16}$
Senftenberg	„	$8_{,12}$	$2_{,0}$	$4_{,42}$	$8_{,43}$
Ruhland	„	$8_{,43}$	$2_{,22}$	$5_{,0}$	$9_{,15}$
Ortrand	„	$9_{,1}$	$2_{,38}$	$5_{,16}$	$9_{,37}$
Schönfeld	„	$9_{,18}$	$2_{,55}$	$5_{,31}$	$9_{,59}$
Grossenhain	Ankunft	$9_{,36}$	$3_{,11}$	$5_{,47}$	$10_{,21}$

B. Richtung: Grossenhain-Cottbus.

Stationen		II. Personenzug I.—IV. Cl.	IV. Gemischter Zug I.—IV. Cl.	VI. Personenzug I.—IV. Cl.	VIII. Personenzug I.—IV. Cl.	X. Gemischter Zug II.—IV. Cl.
		Vormittag	Vormittag	Nachm.	Nachm.	Vormittag
Grossenhain	Abfahrt	$7_{,44}$	$11_{,27}$	$2_{,37}$	$7_{,26}$	—
Schönfeld	„	$8_{,3}$	$11_{,47}$	$2_{,57}$	$7_{,45}$	—
Ortrand	„	$8_{,19}$	$12_{,4}$	$3_{,13}$	$8_{,1}$	—
Ruhland	„	$8_{,43}$	$12_{,39}$	$3_{,38}$	$8_{,25}$	$5_{,53}$
Senftenberg	„	$9_{,2}$	$1_{,11}$	$3_{,58}$	$8_{,45}$	$6_{,28}$
Petershain	„	$9_{,23}$	$1_{,40}$	$4_{,22}$	$9_{,6}$	$6_{,59}$
Drebkau	„	$9_{,34}$	$1_{,57}$	$4_{,35}$	$9_{,19}$	$7_{,27}$
Cottbus	Ankunft	$9_{,54}$	$2_{,20}$	$4_{,55}$	$9_{,39}$	$7_{,54}$

Anschlüsse.

	I.	III.	V.	VII.
in Cottbus				
Abfahrt von Posen	—	$5_{,46}$ V.	$10_{,25}$ V.	—
„ „ Frankfurt a/O.	—	$10_{,9}$ V.	$12_{,18}$ N.	—
„ „ Guben	—	$11_{,15}$ V.	$2_{,47}$ N.	—
„ „ Sorau	—	$9_{,24}$ V.	$2_{,22}$ N.	$4_{,12}$ N.
„ „ Berlin	—	$7_{,0}$ V.	$12_{,30}$ N.	$2_{,45}$ N.
„ „ Görlitz	—	$10_{,5}$ V.	—	$4_{,50}$ N.
in Grossenhain				
Ankunft in Pristewitz	$9_{,50}$ V.	$3_{,20}$ N.	$6_{,0}$ N.	$12_{,50}$ V.
„ „ Dresden	$11_{,0}$ V.	$5_{,0}$ N.	$7_{,0}$ N.	$12_{,18}$ V.
„ „ Chemnitz	$1_{,15}$ N.	$5_{,55}$ N.	$11_{,45}$ N.	—
„ „ Leipzig	$12_{,10}$ N.	$5_{,30}$ N.	$8_{,20}$ N.	$1_{,35}$ V.
in Ruhland				
Abfahrt von Kohlfurt	$4_{,42}$ V.	—	$1_{,32}$ N.	$5_{,7}$ N.
„ „ Falkenberg	$6_{,42}$ V.	$10_{,55}$ V.	—	$6_{,45}$ N.

	II.	IV.	VI.	VIII.	X.
in Grossenhain					
Abfahrt von Leipzig	$5_{,10}$ V.	$9_{,5}$ V.	$11_{,40}$ V.	$2_{,50}$ N.	—
„ „ Chemnitz	$4_{,15}$ V.	$8_{,30}$ V.	—	$1_{,15}$ N.	—
„ „ Dresden	$5_{,45}$ V.	$9_{,30}$ V.	$12_{,0}$ V.	$6_{,0}$ N.	—
„ „ Pristewitz	$7_{,30}$ V.	$11_{,13}$ V.	$2_{,25}$ N.	$7_{,12}$ N.	—
in Cottbus					
Ankunft in Görlitz	$12_{,18}$ N.	—	$7_{,12}$ N.	$12_{,35}$ V.	—
„ „ Berlin	$2_{,5}$ N.	—	$10_{,10}$ N.	—	$11_{,10}$ V.
„ „ Sorau	$2_{,17}$ N.	—	$9_{,34}$ N.	$12_{,39}$ V.	—
„ „ Guben	$1_{,36}$ N.	$4_{,55}$ N.	$7_{,47}$ N.	—	—
„ „ Frankfurt a/O.	$3_{,29}$ N.	$8_{,33}$ N.	—	—	—
„ „ Posen	$5_{,39}$ N.	$9_{,54}$ N.	—	—	—
in Ruhland					
Ankunft in Kohlfurt	$12_{,38}$ N.	$3_{,42}$ N.	$6_{,42}$ N.	—	—
„ „ Falkenberg	$10_{,7}$ V.	$5_{,17}$ V.	$10_{,14}$ N.	—	—

Pfälzische Eisenbahnen.

Es soll die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von Eisenconstructionen für den Bau der Landau-Pirmasenz-Zweibrücker Bahn im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und zwar:

a) für 11 verschiedene Brücken und Viaducte im Gesammtgewichte von 16475 Kilogr. Schmiede- und Walzeisen 3626 Kilogr. Gusseisen;

b) für eine Perronhalle im Bahnhofe Zweibrücken im Gesammtgewichte von 15 140 Kilogr. Schmiede- und Walzeisen 4460 Kilogr. Gusseisen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen. Erstere werden übrigens auch nebst einer tabellarischen Zusammenstellung über die Anordnungen und Gewichte der einzelnen Objecte auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.

Die Offerten beliebe man an uns portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenconstructionen für Brücken resp. für eine Perronhalle" längstens bis 28. d. M. einzureichen.

Ludwigshafen, den 11. Mai 1874.

Die Direction.
von Jaeger.

Werra-Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung einer 12 Meter im Durchmesser haltenden Drehscheibe für den Bahnhof Meiningen soll im Wege der Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

Sonnabend, den 6. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr

im Bureau des Unterzeichneten anberaumt worden.

Die massgebenden Constructions-Zeichnungen und Bedingungen, von denen je ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar den Offerten beizufügen ist, werden von dem Unterzeichneten abgegeben.

Die Offerten müssen vor dem Termine versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf eine Drehscheibe"

an den Unterzeichneten eingereicht werden und findet deren Oeffnung in dem Submissionstermine in Gegenwart der erschienenen Submittenten statt. Diese bleiben 3 Wochen lang, vom 6. Juni cr. ab gerechnet, an ihre Offerten gebunden.

Meiningen, den 18. Mai 1874.

Im Auftrage der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft
der Ober-Ingenieur und Betriebs-Director der Werrabahn.
Büchner.

Hannoversche Staatsbahn.

Es sollen ca. 1584686 Kilogr. alte ausrangirte Eisenschienen und etwa 148762 Kilogr. altes Schmiedeeisen, Gusseisen und alter Stahl, bestehend aus Laschen, Schrauben, Nägeln, Herzstücken und Weichentheilen etc. im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Gebote darauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Ankauf alter Materialien" bis zu dem auf

Dienstag, den 2. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,

angesetzten Termine an die unterzeichnete Eisenbahn-Commission einzusenden und sollen diese in dem angegebenen Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden. Nach dem Submissionstermine eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen können in dem Bureau der unterzeichneten Commission eingesehen auch auf portofreie Requisition von derselben gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Hannover, den 12. Mai 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Königliche Westfälische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:

1) 347 Satz Achsen für Wagen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, Achswellen aus Tiegelgussstahl und Bessemer Gussstahl-Bandagen;
2) 450 Stück Gussstahl-Bandagen für Wagen-Räder;
3) 252 Stück Tiegel-Gussstahl-Bandagen für Locomotiv- und Tender-Räder;
4) 648 Stück Tragfedern aus Tiegel-Gussstahl für Personen- und Güterwagen;
5) 2200 Stück Spiralfedern aus Tiegel-Gussstahl für Buffer, Zugapparate, Nothketten und Thürbuffer;
6) 300 Stück schmiedeeisernen Bufferhülsen mit Stangen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in meinem Bureau einzusehen auch können dieselben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Ersatzstücken für Locomotiven und Wagen"

bis zu dem am **2. Juni cur., Morgens 10 Uhr,** in meinem Bureau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, an mich einzusenden.

Paderborn, 16. Mai 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Tacke.

Königliche Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 5 Stück Personenzugs-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsstücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Bureau hierselbst einzusehen, auch von dem Bureau-Vorsteher Rechnungsrath Meyer gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Offerten auf diese Lieferung sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

bis zu dem am **5. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,** in unserm Central-Bureau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 12. Mai 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn.

Eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete Locomotive mit Tender soll im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden. Reflectirende wollen ihre Offerten bis spätestens den **1. Juni** franco und versiegelt mit der Aufschrift „Offerte auf den Ankauf einer Locomotive mit Tender" an den Unterzeichneten einsenden.

Eine etwa vorzunehmende Besichtigung der Locomotive kann in der Werkstatt zu Crefeld, Nordbahnhof vorgenommen werden.

Die Submittenden bleiben 14 Tage an ihre Offerte gebunden.

Crefeld, den 13. Mai 1874.

Der prov. Syndik der Fallitmasse der Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft.
Schrick.

Verkauf von Locomotiven und Locomotivkesseln.

Wir beabsichtigen zehn ältere Personenzug-Locomotiven, welche für starken Dienst zu leicht, indessen noch verwendbar sind, sowie vier Locomotivkessel, welche für technische Zwecke und zu einer Spannung bis circa 60 Pfund pro Quadratzoll dienlich sind, zu verkaufen. Beschreibung und Details können auf Wunsch zugesendet werden.

Mainz, den 18. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn.

Fabrik für Bahnhofsausrüstungen
von
Schnabel & Henning in Bruchsal.
Verdienstmedaille. Wien.

Drehscheiben von 12—13 Meter Durchmesser, mit eigener, bewährter Unterstützung der Geleiseenden.
Drehscheiben von 5—6 Meter Durchmesser mit einfachen und Kreuzgeleisen, für Wagen nnd Locomotiven,
Drehscheiben von 2—3 Meter Durchmesser für Werkstätten,
Schiebebühnen mit und ohne Grube,
Bockkrahne von 100—200 Ctr. Tragkraft,
Fahrbare Krahne für 40—50 Ctr., mit eigener, selbstthätiger Gleichgewichtsvorrichtung,
Weichen, Kreuzungen, Dächer, Perronhallen,
Centrale Weichenstellung nach eigenem System.
Auf Lager werden gehalten oder in kürzester Zeit angefertigt:
Wagendrehscheiben von 6 Meter Durchmesser, sowie
Drehkrahne von 40 und 80 Ctr. Tragkraft.

Kundmachung.

55 gedeckte Eisenbahn-Lastwaggons mit Bremsen und 50 Kohlenwaggons, sämmtliche mit schmiedeeisernen Rädern, neu und ungebraucht, sind preiswürdig zu verkaufen.

Auskunft ertheilt die Allgem. Transport-Mittel-Leih-Gesellschaft in Wien, I Schottenring No. 20.

Nach America für 45 Thaler.



Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt.

von Bremen nach Newyork und Baltimore

Oder	23. Mai	nach	Newyork	America*	9. Juni	nach	Newyork
Donau*	26. Mai	„	Newyork	Baltimore	10. Juni	„	Baltimore
Ohio	27. Mai	„	Baltimore	Deutschland	13. Juni	„	Newyork
Neckar	30. Mai	„	Newyork	Hermann*	16. Juni	„	Newyork
Graf Bismarck*	2. Juni	„	Newyork	Minister Roon	17. Juni	„	Baltimore
Nürnberg	3. Juni	„	Baltimore	Rhein	20. Juni	„	Newyork
Mosel	6. Juni	„	Newyork				

NB. Die mit * bezeichneten Dampfer laufen Havre und die übrigen Southampton an.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte 165 Thaler, Zweite Cajüte 100 Thaler. Zwischendeck **45** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte 135 Thaler, Zwischendeck **45** Thaler Pr. Courant.

Nähere Auskunft ertheilt die Unterzeichnete und die von derselben mit der Annahme von Passagieren betrauten Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Eine renommirte Waggonfabrik hat nachstehende Wagen und Achsen mit Rädern ferti stehen und stellt dieselben durch uns zum Verkauf:

55 bedeckte Güterwagen ohne Bremse,
7 „ „ mit Bremse,
13 offene „ ohne Bremse,
14 „ „ mit Bremse,
20 Viehwagen,
4 Pferdewagen für Luxus-Pferde,
12 Satz Achsen mit Rädern von 36″ engl. Durchmesser,
48 „ „ „ „ „ 30″ „ „
von Bessemer-Stahl aus der Stahlfabrik von John Brown & Comp. in Sheffield,
148 Satz Achsen mit Rädern von 30″ engl. Durchmesser, von Bessemer-Stahl aus der Räder- und Achsenfabrik in Wednesburg.

Die Wagen sind genau nach den Vorschriften der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen gebaut und waren für eine Deutsche Eisenbahn bestellt. Wagen und Achsen werden in jeder Anzahl abgegeben, die Wagen event. auch ohne Achsen.

Hannover. **Kayser & Bacmeister.**

100 Thaler

Belohnung für die Bezeichnung Desjenigen, welcher meine pat. Apparate nachahmt oder sich mit dem Verkauf der nachgeahmten Waare befasst.

Fr. Schauwecker in Weiden (Bayern).

Wegen Aufgabe des Geschäfts ist die Einrichtung einer Mutter- und Schrauben-Fabrik bestehend aus Schrauben- und Mutter-Schneidemaschinen neuester Construction, Mutter- und Bolzen-Fraisen, einer grossen Scheere und Stanzwerk, einer kleinen Stanzmaschine für Unterlagsscheiben, Bohrmaschine, Trethämmer, Ambose, Gesenke und einer Dampfmaschine von 10 Pferdekraft billig zu verkaufen.

Reflectanten wollen ihre Adressen sub H 12260 an die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in Berlin SW. Leipzigerstrasse 46 einsenden.

S. H. Cohn

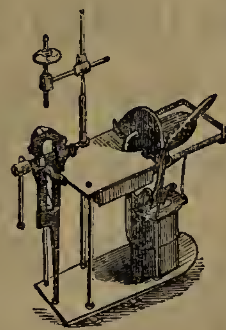
Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt
Specialität in Farben zum Anstrich für Eisenbahnwagen.

Prämiirt auf der Wiener Weltausstellung!

Blitzableiter

neuester, bewährtester und billigster Construction. Kupferseil mit Platinaspitze. Kostenanschläge, Prospecte und Preiscourante gratis.

Gebr. Mittelstrass, Magdeburg.
Fabrik galvan.-electr. Apparate etc.



Feldessen jeder Art
empfehlen
Delisle & Ziegele
Stuttgart.

Für das Bureau einer Bau-Unternehmung in Berlin wird

ein geübter Registrator

zu dauernder Beschäftigung gesucht.

Meldungen unter Beifügung von Zeugnissen und Angabe der Gehaltsansprüche sub. J. S. 7867 an **Rud. Mosse** in Berlin S. W. einzureichen.

Dieser Nummer liegt bei der zweite Bogen des Preiscourants von Gebrüder Decker & Co. in Canstatt (Württemberg).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 41. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 25. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 23. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

☞ Dieser Nummer liegt der Fahrplan der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 1. Juni 1874 bei. Die Red. ☜

Zum Entwurf eines Gesetzes, betr. die Anlage von Eisenbahnen in Preussen.

Aus der Denkschrift des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche.

VI. Verlust der Eisenbahn-Concession. Erwerb der Bahnen durch den Staat. §§ 35—40.

Entsprechend den Bestimmungen im Preussischen Eisenbahngesetze vom 3. November 1838 ist im Entwurf das Recht des Staats ausgesprochen, die Bahn nebst den Transportmitteln und allem Zubehör gegen Entschädigung des Bahneigenthümers zu übernehmen. Während indessen das Preussische Gesetz auf den Standpunct der gesetzlichen Expropriation sich stellt und die Eigenthumsentziehung gegen Auszahlung der Entschädigungssumme festsetzt, will der Entwurf dem Staate das Eigenthum der Bahn nebst sämmtlichem unbeweglichem Zubehör nach 90 Jahren unentgeltlich, das Eigenthum an beweglichem Zubehör einschliesslich der Betriebsmittel gegen Zahlung des Schätzungswerths übertragen.

Dabei werden Schulden zu Lasten des Unternehmens, als für den Staat verbindlich nur insoweit anerkannt, als die Aufnahme mit Genehmigung des Staats stattgefunden hat.

Bei Uebernahme der Bahn durch den Staat vor Ablauf von 90 Jahren erhält der Bahneigenthümer nur eine Rente bis zum Ablauf des Zeitraumes von 90 Jahren.

Diese rigorosen Bestimmungen vermag der Verein mit den berechtigten Anschauungen über die Beförderung privater Gewerbthätigkeit durch den Staat, mit den Grundsätzen des Rechts und der Billigkeit, sowie auch mit der Bestimmung der Verfassung, wonach das Eigenthum unverletzlich ist und Eigenthumsentziehungen nicht ohne vorher zu leistende Entschädigungen stattfinden sollen, nicht in Einklang zu bringen. Der Vorschlag erscheint um so ungerechter, als bekanntlich die Eisenbahn-Gesellschaften durch das Gesetz vom 30. Mai 1853 mit einer Abgabe bis zu 20 Proc. des Reinertrags in der ausdrücklichen Absicht belastet sind, den Ertrag zur Amortisation der Eisenbahnactien-Capitalien zu verwenden. Wenn letztere Absicht später vom Staat aufgegeben ist, die Abgabe gleichwohl aber weiter erhoben wird, so bietet der jetzige Gesetzentwurf durch die ausgesprochene unentgeltliche Entziehung des unbeweglichen Eigenthums neuanzulegender Bahnen nach 90 Jahren, allerdings ein Mittel, um zu dem Zweck des Gesetzes vom 30. Mai 1853 zu gelangen, jedoch ein Mittel, welches nach vorstehenden Ausführungen nicht gebilligt werden kann.

Die wirthschaftliche Folge des Gesetzvorschlags ist die, die jährlichen Einnahmen der Eisenbahnactien-Gesellschaften mit einer erheblichen Amortisationsquote zu belasten und somit finanziell ohnehin unkräftige Gesellschaften vor die Gefahr zu stellen, dass ihr Besitz vollständig werthlos wird. Wenn es auch richtig sein sollte, wie die Motive zum Gesetz-Entwurf sagen, dass die Entstehung der Eisenbahnactien-Gesellschaften in anderen Ländern durch ähnliche gesetzliche Bestimmungen nicht erschwert befunden ist, so muss doch entgegen gehalten werden, dass diese Bestimmungen in anderen Ländern, meist auf Gewährung erheblicher Gegenleistungen des Staats zurückzuführen sind (in Oesterreich auf die Ertheilung der Zinsgarantie für die meisten Bahnlinien, in Frankreich auf die Herstellung eines Theils der Bahnobjecte, wie des Unterbaues durch den Staat) und dass dieses eigenthümliche Verhältniss des Staats zu den Eisenbahngesellschaften dafür noch heute meistens fortbesteht. Es muss ferner erwogen werden, dass die meisten Privatbahnen, die nicht durch alte Gesellschaften gebaut werden, durch die Bestrebungen und Opfer der Privatinteressenten entstehen, welche auf die Realisirung des Projects zunächst grösseren Werth legen, als auf den Ausgang der Sache nach 90 Jahren. Gleichwohl wird und muss der Zeitpunct eintreten, in welchem die gesetzliche Zwangsbestimmung den Werth der Actien beeinflusst, und wenn somit in der ersten Zeit die Interessenten, die ihr Geld in zweifelhafte Unternehmen stecken und auf bessern späteren Erfolg hoffen, die Augen absichtlich oder gezwungen vor dem sichern Verlust zunächst schliessen, so steht ihnen der Verlust doch sicher bevor und es muss das Privatvermögen seiner Zeit dadurch beinflusst werden.

Der Besitz des Bahn-Eigenthümers erscheint vollständig unsicher, wenn die Bestimmung im § 39 des Entwurfs in Erwägung gezogen wird, nach welcher dem Bahn-Eigenthümer bei Uebernahme der Bahn durch den Staat vor Ablauf von 90 Jahren nur eine Rente zugesichert wird, welche dem durchschnittlichen Betrage der während der letzten 5 Jahre gewonnenen Reinerträge gleichkommt.

Da im Lauf der Jahre bei den meisten auch besser situirten Bahnen der Ertrag durch den Bau von Concurrenzlinien, kostspieligen Neubauten, Aenderung der Verkehre etc. auf längere Zeit geschmälert werden kann, so setzen die Bestimmungen des Entwurfs den Staat in den Stand, die zeitige schlechtere Lage des Unternehmens, wenn es einen geringen oder gar keinen Reinertrag liefert, auszunutzen, um gegen Zahlung sehr geringer Renten und zum Theil sogar unentgeltlich in den Besitz der Bahnen zu gelangen. Es ist dies um so leichter möglich, als der Staat die Genehmigung der Fahrpläne und meistens auch der Tarife der Bahnen sich vorbehalten hat und somit die finanzielle Entwickelung der Bahnen durch seine Entscheidungen hemmen kann.

Da die Bahnanlage doch in jedem Falle ihren Werth hat, wenngleich sie zunächst keinen Reinertrag abwirft, so erfordert es die Billigkeit, dass der Staat, wenn er sich in den Besitz einer Bahn setzen will, wenigstens deren Bauwerth den Actionären ersetzt und den letzteren für den Fall, dass das Unternehmen einen höheren Reinertrag, als den üblichen Zinssatz des Anlagecapitals abwirft, die Wahl zwischen der Erstattung des Bauwerths — event. nach Massgabe specieller Abschätzung — oder der Zahlung des capitalisirten Reinertrages während der letzten 5 Betriebsjahre überlässt.

Das Gesetz vom 3. November 1838 berücksichtigte diesen Gesichtspunct gleichfalls nicht genügend, indem die vom Staat zu leistende Entschädigung beim Ankauf der Bahnen zum 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende festgesetzt ist, welche an sämmtliche Actionäre im Durchschnitt der letzten 5 Jahre ausbezahlt worden ist. Auch hier ist der Fall nicht vorgesehen, dass die vom Staat zu erwerbende Bahn in den letzten Jahren ohne Reinertrag geblieben ist. Da bisher der Staat von seinem Recht zum Erwerb der Bahnen keinen Gebrauch gemacht hat, so ist diesen Bestimmungen practische Bedeutung nicht beigelegt.

Gegenüber den veränderten politischen Verhältnissen und der grossen Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes aber, welche den Staat zu weiteren Erwerbungen bestehender Privatbahnen veranlassen können, muss von dem Verein Werth darauf gelegt werden, dass die Gesetzgebung in diesem Puncte der Forderung der Billigkeit entsprechend, nach dem eben dargelegten Gesichtspunct geändert wird.

Mit dieser Modification muss empfohlen werden, die Bestimmungen des vorgelegten Entwurfs über den Erwerb der Bahnen durch den Staat durch § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 zu ersetzen.

Es ist bisher als ein Vortheil für die Entwickelung des Eisenbahnwesens Deutschlands anerkannt und in den Motiven des kürzlich erschienenen Entwurfs des Reichs-Eisenbahngesetzes des Reichs-Eisenbahnamts ausdrücklich als solcher betont, dass Staatsbahnbau und der Bau der Privatbahnen in gleichem Masse vorwärts geschritten sind. Da es nun nicht in der Absicht der Staatsregierung liegt, mit dem vorliegenden Entwurf den Privatbahnbau im Königreich Preussen auszuschliessen, sondern ihn auf gesunde Basis zu stellen, so werden auch die Vorbehalte des Staats zum Erwerb der Bahnen nicht auf den ausschliesslichen fiscalischen Vortheil, sondern auf die Vorbedingung für jede gewerbliche Thätigkeit, die Sicherung des Eigenthums zu begründen sein.

Entziehung der Concession. § 41 ff.

Die Entziehung der Concession soll nach dem Entwurf nach Anhörung des Landes-Eisenbahnraths auf Antrag des Handelsministers durch landesherrlichen Erlass erfolgen, wenn der Concessions-Inhaber die gesetzlichen oder nach der Concessions-Urkunde ihm obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllt.

Bereits oben ist ausgeführt, dass es den heute geltenden Rechtsanschauungen nicht entspricht, Entscheidungen über den Verlust von Privatrechten wegen Verletzung concessionsmässiger Verpflichtungen der administrativen Behörde zu übertragen. Es muss vielmehr die Anforderung gestellt werden, dass die Entscheidungen hierüber den ordentlichen Gerichten oder dem Verwaltungsgerichtshof übertragen werden, wenn der Landeseisenbahnrath als solcher constituirt wird. —

Versteigerung der Bahnanlagen. § 44 ff.

Die Bestimmungen über die Versteigerung von Bahnanlagen geben zu keinen Bemerken Anlass.

Vereinsgebiet.

— *k* — Aus Sachsen. (Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz; Zugverspätungen der Sächsischen Bahnen; Altenburg-Zeitz; Zwickau-Lengenfeld; Chemnitz-Aue-Adorf; Muldenthaleisenbahn.)

Die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat sich vor längerer Zeit mit der Eisenbahn-Baugesellschaft F. Plessner & Comp. in Berlin dahin geeinigt, dass die Eisenbahn-Gesellschaft selbst die Fertigstellung der Bahn übernahm. Beiden Contrahenten ist dies Arrangement von Nutzen gewesen, denn während die Plessner'sche Gesellschaft dadurch ihren Verpflichtungen enthoben wurde, konnte die Eisenbahn-Gesellschaft den Bau mit ganzer Kraft aufnehmen, da ihr die genügenden Mittel zu Gebote standen. Den Anstrengungen des Vorstandes jener Bahn ist es denn auch gelungen, schon am 28. April a. c. eine Probefahrt unternehmen zu können, und darf mit Sicherheit angenommen werden, dass am 1. Juli a. c. die ganze Bahn dem Verkehr übergeben werden wird.

Nach der von dem Reichseisenbahnamte veröffentlichten Nachweisung der von den Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns) im Monat März a. c. beförderten Züge und deren Verspätungen sind es auch diesmal wieder die Sächsischen Staatsbahnen, auf welchen die meisten Züge (22 039) befördert und die meisten Achskilometer (57 845 682, davon 9 073 300 mit Courier-, Schnell- und Personenzügen) zurückgelegt worden sind. Dabei haben sich nur $0,_{06}$ Proc. der Courier-, Schnell- und Personenzüge verspätet, ein Verhältniss, welches nur bei der Hamburger Bahn, welche überhaupt keine Verspätungen aufzuweisen hat übertroffen und bei den vielfachen Verzweigungen des Sächsischen Staatsbahnnetzes mit Recht als ein sehr günstiges bezeichnet werden kann. — Auf der Leipzig-Dresdner incl. Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn stellt sich das Verhältniss nicht viel ungünstiger. Während auf denselben in dem gleichen Zeitabschnitte im Ganzen 3699 Züge mit 11 420 055 Achskilometer (wovon 3 263 667 Achskilometer mit Schnell-, Courier- und Personenzügen) befördert wurden, betrug der Procentsatz der Verspätungen bei den Schnell-Courier- und Personenzügen nur $0,_{14}$.

Die Betriebsergebnisse der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn gestalten sich pro 1873 dem Vernehmen nach so günstig, dass die Stamm-Prioritäten voll mit 5 Procent verzinst werden, die Stammactien aber 1% erhalten können.

In einer der Ständeversammlung des Königreichs Sachsen vorliegenden Petition wird der Ankauf der Zwickau-Lengenfelder Eisenbahn, die dermalen noch im Bau begriffen ist, erstrebt. Es wird darin ausgeführt, dass diese Bahn eine Correcturlinie der bekanntlich nicht gut angelegten Voigtländischen Bahn ist, indem sie die Linie Zwickau-Herlasgrün-Eger um ziemlich 3 Meilen abkürzt und die Städte Lengenfeld und Auerbach in ganz nahe Verbindung bringt. Auch müsse diese Bahn durch directe Verbindung mit den grossen Zwickauer Steinkohlenwerken und der erwähnten Abkürzung sehr frequent werden. Die Rentabilität müsse, zumal die Baukosten ohne Terrainschwierigkeiten nicht zu hoch kommen, namentlich für den Staat eine sehr gute werden, weil dann die Anschlussbahnhöfe in Zwickau und Falkenstein gar nicht gebraucht würden. Ferner wird hervorgehoben, dass, wenn an der grossen Göltzschthalbrücke durch Natur- oder Kriegsereignisse etwas passiren sollte, die erwähnte im Bau begriffene Bahn geradezu zur Bewältigung des Verkehres unentbehrlich sei. Die Zeit zum Ankauf Seitens des Staates könne aber, weil jetzt die Anschlussbahnhöfe noch nicht gebaut sind und die Actien niedrig stehen, kaum wieder so günstig kommen als jetzt, weshalb man die günstige Zeit nicht wie bei der Albertsbahn vorübergehen lassen möge.

Einen gleichen Zweck bezüglich der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn hatte eine am 11. Mai zu Zwönitz im Erzgebirge abgehaltene und von etwa 150 Actionären und Adjacenten der gedachten Eisenbahn besuchte Versammlung. Nachdem der Vorsitzende ein eingehendes Referat über den Stand der Bahnangelegenheit gegeben hatte, wurde der von ihm gestellte folgende Antrag mit grosser Majorität angenommen: „Behufs Abwendung einer leicht möglichen Suspendirung des Baues die Königliche Staatsregierung resp. die hohe Ständeversammlung sofort in Petitionen um Uebernahme und Weiterführung des Bahnbaues nach dem von der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahngesellschaft festgestellten Project (also mit allen Zweiglinien) zu ersuchen.

Der Geschäftsbericht der Direction der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft für die am 23. Mai a. c. stattfindende erste ordentliche Generalversammlung bespricht den wichtigsten Gegenstand derselben, Uebernahme der Bahn durch den Staat, nur nebensächlich in einem Nachtrage, indem bemerkt wird, dass über die Art und die Tragweite der Verhandlungen mit der Regierung in der Generalversammlung alle nöthigen und etwa verlangt werdenden Auskünfte ertheilt werden sollen. Im Weiteren wird ein historischer Ueberblick über die Entstehungs-, Concessions- und Baugeschichte der Bahn gegeben, aus der unter Anderem zu ersehen ist, dass die vorgeschriebene Bauzeit erst mit Ablauf des Jahres 1876 endigt. Aus dem angehängten Verwendungs-Conto ergiebt sich, dass bis zum Schlusse des Jahres 1873 948 393 Thlr. verausgabt worden sind. Das würde ungefähr der Betrag sein, welchen die Gesellschaft opfern muss, wenn der Staat die Bahn übernimmt und fertig baut. Mit dem angeführten Betrage aber stimmt nicht überein die ebenfalls dem Bericht beigegebene „Nachweisung der bis zum Jahreschlusse 1873 in den Bau verwendeten Gelder." Hier beziffert sich die Verwendung mit 1 022 261 Thlr. Der Bericht giebt über diese Differenz keine Aufklärung. Die ganze Bahn Chemnitz-Aue-Adorf erhält eine Länge von $150,_{734}$ Kilometer oder $20,_{09}$ Meilen, wovon auf die Hauptlinie $112,_{221}$ Kilometer = $14,_{97}$ Meilen, der Rest auf die Zweigbahnen Zwönitz-Lugau und Zwota-Klingenthal, sowie auf einige Verbindungsgeleise fällt. Die Bahn erhält 12 Bahnhöfe, 2 Haltestellen und 13 Güterstationen. Sie hat zwei Wasserscheiden zu übersteigen. Von Chemnitz bis Zwönitz beträgt bei einer Länge von $35,_{5}$ Kilometer die Steigung $246,_{1}$ Meter; von Zwönitz nach Aue, Länge $13,_{5}$ Kilom., Fall $205,_{43}$ M.: von Aue nach Schöneck, Länge $44,_{7}$ Kilom. Steigung $425,_{33}$ M.; von Schöneck nach Adorf, Länge $28,_{3}$ Km., Fall $329,_{8}$ M., bei den Zweigbahnen Zwönitz-Lugau, $26,_{93}$ Km., Fall $186,_{6}$ M.; Zwota-Klingenthal, $8,_{162}$ Km., Fall $121,_{29}$ M.

Der Geschäftsbericht der Muldenthal-Eisenbahngesellschaft (Glauchau-Wurzen) giebt die durch die speciellen Vorarbeiten ermittelte Länge der Bahn auf $82,_{871}$ Kilometer oder $11,_{05}$ Meilen an. Es sollen 20 Stationen und zwar 5 grössere Bahnhöfe in Glauchau, Penig, Rochlitz, Grossbothen und Wurzen, 4 mittelere Bahnhöfen in Waldenburg, Lunzenau, Colditz und Grimma, 6 Haltestellen für Personen- und Güterverkehr in Remsa, Wolkenburg, Rochsburg, Wechselburg, Steudten und Nerchau und 5 Haltestellen für den Güterverkehr in Thierbach, America, Penna, Lastau und Golzern errichtet werden. Zu Bahnzwecken ist im Ganzen ein Areal von 28 000 Ar erforderlich und zwar sind davon $57,_{8}$% bereits verfügbar und darauf die Arbeiten im Gange. An Erdarbeiten sind 460 000 Cubikmeter Erd- und Felsmassen gelöst und bewegt, ca. 1200 Ar Waldfläche gerodet, 3 500 Quadratmeter Steinpackung, 5000 Cubikmeter Trockenmauer vollendet und überhaupt 13 900 Cubikmeter Mauerwerk ausgeführt worden. Im Unterbau sind bis jetzt $14,_{5}$ Kilometer fertiggestellt und für die Oberbauzwecke bedeutende Stein- und Kiesmassen gelagert, sowie Abschlüsse auf Lieferung von Schienen, Kleineisenzeug und den dritten Theil der Schwellen, auch wegen Lieferung des gesammten eisernen Ueberbaues der zu errichtenden eisernen Brücken gemacht worden, bez. in Ausführung begriffen.

Die Entwürfe für die Hochbauten und die Normalien für Ausrüstung der Strecke und der Stationen liegen der Oberbehörde vor. Einen unangenehmen Aufenthalt in dem wünschenswerthen Fortschritte des Baues verursacht der Einspruch mehrerer Adjacenten in Rochlitzer und Wolkenburger Flur, was im Interesse des Unternehmens mit Recht zu beklagen ist. Verwendet wurden für die den Unternehmern Davy, Donath & Co. in Generalentreprise gegebenen Arbeiten und Erwerbungen und nach der Bilanz bis 31. December 1873 in der Hauptsache 870 597 Thlr. Ausserdem verzeichnen die Activen noch 253 907 Thlr. Zinsen, 2 970 145 Thlr. Wechsel-Conto, 4 905 348 Thlr. Guthaben bei Banken und in den Passiven je 4 500 000 Thlr. Stammactien und Stamm-Prioritäten. Die am 12. Mai a. c. in Dresden abgehaltene ordentliche Generalversammlung, an der sich 10 Actionäre betheiligten, sprach, nachdem Baurath Röder zu dem obigen Berichte mündliche Erläuterungen gegeben hatte, einstimmig die Justification der Rechnung aus, ertheilte dem

Directorium Decharge und wählte die aus dem Verwaltungsrathe scheidenden Herren Bürgermeister Dietel in Wurzen, Bank-Director Seifert in Berlin und Bürgermeister Schrecker in Eilenburg durch Acclamation wieder.

⊙ Bayern. (Projectirte Vizinalbahnen.) Nach Erfüllung der erforderlichen Voraussetzungen wird die Kgl. Staatsbahnverwaltung die Ausführung folgender 5 Vizinalbahnen übernehmen und ist der dafür nöthige Bedarf und zwar für die Vizinalbahn: Neustadt a/A.-Windsheim auf 933 000 Fl., Dombühl-Feuchtwangen auf 646 000 Fl., Biesenhofen-Oberdorf auf 430 000 Fl. Aibling-Au auf 456 000 Fl., Sinzing-Mittelalling auf 212 000 Fl. sonach auf den Maximalbetrag von 2 677 000 Fl. festgesetzt, wovon je die Hälfte aus dem Vizinalbahnbaufond und der Eisenbahnbahnbaudotationscasse zu entnehmen ist. 1) Neustadt a/A.-Windsheim: die technischen Erhebungen haben Folgendes ergeben: Sowohl Neustadt als Windsheim liegen im Aischgrunde, und ist daher die Richtung einer Bahnlinie zur Verbindung beider Städte schon von der Natur aus vorgezeichnet. Der Bahnhof Windsheim soll nördlich der Stadt, an das linksseitige Thalgelände zu liegen kommen. Von hier würde die Bahn sich gegen Ipsheim ziehen die Aisch überschreiten und an Dottenheim vorüber das rechtseitige Gehänge des Thales bis zum Bahnhof Neustadt ersteigen. Die ganze Bahn wird $15_{,05}$ Kilom. ($4_{,06}$ Stdn.) lang und liegt im Keupergebiete. Die Erdarbeiten sind verhältnissmässig nicht gross aber immerhin für eine grösstentheils im Thale sich hinziehende Vizinalbahn bedeutend genug, da die zu bewegende Erdmasse 206 347 Kubikmeter (83 000 Schachtruthen) beträgt.

An Kunstbauten kommen 12 Bahndurchlässe und 3 kleine Brücken über den Mühlbach, die Aisch und den Schweinebach vor. Die Gesammtbaukosten belaufen sich auf 1 153 000 Fl.; hiervon fallen auf Staatsmittel 933 000 Fl., auf die Gemeinde Windsheim: 220 000 Fl.

2) Dombühl-Feuchtwangen. Bekanntlich konnte die Nürnberg-Crailsheimer Bahn über Feuchtwangen nicht geführt werden. Deshalb soll das Project einer Vizinalbahn dorthin verwirklicht werden. Die Bahn zweigt von dem östlichen Ende der auf der Nürnberg-Crailsheimer Bahn zu errichtenden Station Dombühl ab und senkt sich in das Thal des Sulzbaches, von welchem sie sich bis zu ihrem Ende fortzieht. Dieselbe benützt hierbei beinahe ausschliesslich die rechte Thalseite, da die linke vermöge der ziemlich steil einspringenden Vorköpfe der Wasserscheide und der an diese sich lehnenden Ortschaften, welchen auszuweichen sein würde, unbedingt grössere Baulichkeiten nöthig machen würde. Eine Station bei Dorfgütingen wird die Bahn in nahezu 2 gleiche Theile schneiden. Die Station Feuchtwangen ist auf dem rechten Ufer des Sulzbaches vorgesehen. Die Trace bewegt sich ausschliessend in der Keuperformation. Grössere Bauarbeiten sind nicht erforderlich. Die ganze Länge der Vizinalbahn beträgt $10_{,93}$ Klm. ($2_{,95}$ Std.) Die Gesammtbaukosten belaufen sich auf 770 000 Fl., wovon auf Staatsmittel 646 000 Fl., auf die Gemeinde Feuchtwangen 124 000 Fl. entfallen.

3) Biesenhofen-Oberdorf. Unter den in neuerer Zeit nicht günstiger gewordenen Aussichten für den Eintritt jener Bedingung, welcher der Ausführung einer Bahn von Biesenhofen nach Füssen vorausgehen müsste, ist die Marktgemeinde Oberdorf um die Erbauung einer Vizinaleisenbahn nach Biesenhofen eingekommen. Bei Tracirung derselben wurde der Kosten halber von einer künftigen Fortsetzung derselben abgesehen. Die Bahn zweigt von dem südwestlichen Ende der Station Biesenhofen ab, zieht sich zwischen Ebenhofen und Altdorf auf dem linken Wertachufer in südwestlicher Richtung fort, überschreitet bei Ebenhofen die Kirnach und weiterhin die Wertach. Von hier bleibt die Bahn auf dem rechten Wertachufer, lässt südwestlich zwischen Ehnenhofen, Weiblatshofen und der Strasse von Kaufbeuren, diese östlich liegen lassend, bis Oberdorf fort, wo die Station westlich vom Orte zu liegen kommt. Die Erdarbeiten sind nicht bedeutend. Die geringe Steigung des Terrains lässt Steigungen zu, welche über 1:150 nicht hinaufgehen. Die Trace bewegt sich in mitteltertiärer und quaternärer Formation. Als grössere Kunstbauten sind die Uebergänge über die Kirnach und Wertach zu bezeichnen. Die ganze Länge beträgt $6_{,05}$ Kilom. oder $1_{,63}$ Stdn. Die Gesammtbaukosten beziffern sich auf 495 000 Fl. wovon 430 000 auf Staatsmittel, 65 000 Fl. auf die Gemeinde Oberdorf entfallen.

4) Aibling-Au. Die in erster Linie an dem Zustandekommen einer Vizinalbahn von Aibling nach Au interessirten Actiengesellschaften für Kohlenbergbau in Miesbach und für chemische und landwirthschaftliche Fabrikate in Heufeld haben sich erklärt, neben der Garantie für ein gewisses Transportquantum an Kohlen eine den Betriebsverhältnissen entsprechende Erhöhung des Normaltarifs für Kohlen auf besagter Vizinalbahn zu acceptiren. Die Linie verlässt die Station Aibling, überschreitet zunächst die Mangfall mit dem Triftbach und Mühlcanal, geht zwischen den Ortschaften Willing und Mitterheim hindurch und zieht sich, die Ortschaften Berbling und Tödtendorf rechts liegen lassend, an dem Fusse des Gehänges bis Au. Die Bauarbeiten sind im Allgemeinen mässige, nur der Uebergang über die Mangfall erfordert besondere Ausgaben. Bei Berbling ist die Errichtung einer Haltestelle vorgesehen. Die Länge beträgt $8_{,6}$ Kilom., oder $2_{,3}$ Bahnstunden und betragen die Kosten 620 000 Fl., wovon auf Staatsmittel treffen würden 456 000 Fl., auf die Interessenten 164 000 Fl.

5) Sinzing-Mittelalling. Das auf Ansuchen der Interessenten der Actienpapierfabrik Regensburg und des Handlungshauses Dehling & Hartmann in Regensburg hergestellte generelle Project, hat eine von Sinzing abzweigende Vizinalbahn in das untere Laberthal bis zur Actienpapierfabrik Regensburg in Mittelalling mit einer Geleiseführung von ungefähr der Mitte der Bahnstrecke zur Oelfabrik bei Bruckdorf zum Gegenstande. Diese Vinizialbahn erhält eine Länge von $4_{,100}$ Meter oder $1_{,11}$ Bahnstdn. Dieselbe soll lediglich dem Zwecke dienen, die bedeutenden Fabriketablissements mit der Hauptbahn in unmittelbaren Verkehr zu setzen und allenfalls die Abfuhr der Forstproducte aus dem grossen Frauen- und Pointnerforste zu erleichtern; Personenverkehr ist nicht zu erwarten. Als Maximalsteigung konnte das Verhältniss von 1:200 festgehalten werden. Die Erdarbeiten werden mässig, nur in der Nähe der Oelfabrik von Dehling und Hartmann werden dieselben wegen der felsigen Beschaffenheit des Abtrages schwieriger werden. Kunstbauten sind bei 10 Objecten anzulegen. Mit Ausnahme der Laberbrücke haben dieselben keine Bedeutung. Als einzige Zwischenstation ist Alling angenommen. Die Gesammtkosten sind veranschlagt auf 278 000 Fl. Hiervon würden entfallen auf Staatsmittel 212 000 Fl., auf die Interessenten 66 000 Fl.

* Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die am 18. Mai 1874 unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Moritz Freiherrn von Wodianer abgehaltene neunzehnte ordentliche General-Versammlung der Actionäre der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hat nach Anhörung des vom Verwaltungs-Rathe erstatteten Geschäftsberichtes nachstehende Anträge zum Beschlusse erhoben:

1. Die General-Versammlung bestimmt die Dividende per Actie für das Jahr 1873 mit 25 Francs, so dass das gesammte Erträgniss des Betriebsjahres sich auf 50 Frcs. per Actie beläuft, und dass der nächstfällige Juli-Coupon mit Hinzurechnung von 5 Frcs. als Abschlagszahlung auf die Interessen des laufenden Betriebsjahres mit 30 Frcs. eingelöst wird.

Die nach Festsetzung obiger Dividende erübrigende Summe von 590 $261_{,40}$ Fl. wird auf das Jahr 1874 übertragen.

Ferner wird der in den Betriebsjahren 1872 und 1873 aus den von der Gesellschaft verkauften Actien, welche die von ihr abgelösten Gründerrechte repräsentiren, erzielte Gesammtgewinn per 682 532 Fl. den nicht vertheilten Ueberschüssen der früheren Jahre zugeschlagen.

2. Die General-Versammlung genehmigt den Kauf der Eisenbahn von Tót-Megyer nach Surany.

3. Die General-Versammlung bestätigt die gemäss §. 25 der Statuten vom Verwaltungsrathe vorgenommene Wahl des Hern Dr. Carl Freiherrn von Haerdtl an Stelle des verstorbenen Anton Grafen von Pergen.

Ferner werden die austretenden Herren Verwaltungsräthe: Ludwig Graf Breda, Anton Graf Szécsen, Vicomte de la Guéronnière, Baron von Heeckeren auf die Dauer von fünf Jahren wiedergewählt.

4. Zur Prüfung der mit dem Berichte des Verwaltungsrathes vorgelegten Rechnungen des Betriebsjahres 1873 wird ein Ausschuss, bestehend aus den Herren: Josef Ritter von Winiwarter, Alfred Lenz, Gustav Figdor — ernannt, welchen unter Einem die Vollmacht ertheilt wird dem Verwaltungsrathe hierüber das Absolutorium zu ertheilen.

— *st* — Alföld-Fiumaner Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1873.) Durch die definitive Festsetzung der Bahnlänge wurde das ursprünglich angenommene Anlagecapital um 281 400 Fl. erhöht und sind diesem Betrage entsprechend 1 407 weitere Actien ausgegeben worden. Das im Jahre 1872 begonnene Administrationsgebäude in Budapest ist nunmehr vollendet.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1873 sind im Allgemeinen hinter denen das Vorjahres zurückgeblieben. Es wurden befördert 851 703 Personen (gegen 988 038 im Vorjahre), 43 689 Ctr. Gepäck, 42 113 Ctr. Eilgut und 5 863 282 Ctr. Frachtgut (gegen 6 227 899 in 1872); darunter befanden sich 222 Wagen, 3 305 Pferde, 16 498 Ochsen, 782 Kälber, 488 691 Schweine 27 824 Schafe und 570 443 Stück Geflügel und Kleinvieh. Die Einnahmen haben betragen: für Reisende und Militär 579 484 Fl., für Gepäck und Eilgut 45 974 Fl., für Frachten 950 112 Fl., für Verschiedenes 73 050 Fl., zusammen 1 648 620 Fl. (gegen 1 691 319 Fl. im Vorjahre) = 31 822 Fl. pro Bahnmeile und $19_{,25}$ Fl. pro Zugsmeile.

Jede Civilperson hat durchschnittlich $4_{,77}$ Meilen zurückgelegt und pro Meile $14_{,35}$ Kr. ertragen; jeder Ctr. Frachtgut hat durchschnittlich $10_{,87}$ Meilen durchlaufen und pro Meile $1_{,49}$ Kr. ertragen. Gegen das Vorjahr hat sich der Personenverkehr um 14% und die Einnahme daraus um 12% gemindert; bei dem Güterverkehr hat das beförderte Quantum einen Ausfall von 6% erlitten, dagegen ist der von einem Ctr. Gut zurückgelegte Weg um 12% und die durchschnittliche Einnahme pro Ctr. und Meile um 2% gestiegen.

Die Ausgaben betrugen: für allgemeine Verwaltung 98 726 Fl., für Bahnaufsicht 145 940 Fl., für Bahnerhaltung 233 836 Fl., für Zugförderung und Werkstätte 323 314 Fl., für Verkehr und commerciellen Dienst 352 705 Fl., für Verschiedenes 160 558 Fl., zusammen 1 315 079 Fl. (gegen 1 280 816 Fl. in 1872) = 25 432 Fl. pro Bahnmeile und $15_{,36}$ Fl. pro Zugsmeile. Die Ausgaben absorbirten $79_{,7}$% der Einnahmen (im Vorjahre $75_{,7}$%). Als Ueberschuss verblieben 333 541 Fl. (im Vorjahre 410 503 Fl.). Dieser Betrag nach dem Durchschnittscours des Agio umgerechnet ergibt einen Silberbetrag von 310 936 Fl. Da nun die Verzinsung und Amortisation 1 887 451 Fl. erfordert, so sind von der Staatsregierung in Folge der übernommenen Garantie 1 576 515 Fl. zu decken. Bis ult. 1873 sind an Staatszuschüssen 5 028 558 Fl. erforderlich gewesen. Das Erträgniss

des Jahres 1873 ist $0{,}_{82}$% des gesellschaftlichen Capitals und ist um $0{,}_{18}$% gegen das Vorjahr zurückgeblieben.

Der Pensionsfond hatte einen Bestand von 55 093 Fl., der Krankenfond von 27 768 Fl.

Der Stand der Betriebsmittel hat sich gegen das Vorjahr nicht geändert; die Locomotiven haben im Ganzen 100 416 Meilen zurückgelegt. Die Unterhandlungen mit der Regierung wegen Fortsetzung des Netzes von Grosswardein nach Mihálytalva und von Esseg nach Sissek wurden mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse ausgesetzt; diese wichtige Angelegenheit wird jedoch aufmerksam verfolgt werden, um sie wenn immer möglich einer günstigen Lösung entgegenzuführen.

Ausland.

— *A* — Russland. Die vielfachen, allerdings nicht auf die wahren Ursachen zurückgeführten Mängel in dem Bau und Betrieb der Russischen Eisenbahnen veranlassten die Regierung bei Gelegenheit der Concessionsertheilung für die 4 neuen Bahnen (siehe S. 121 unserer Zeitung) von zusammen 1976 Werst oder 2108 Kilom. einen ganz neuen Modus einzuschlagen, der leider gerade das Gegentheil von dem erreicht hat, was man sich hätte zur Aufgabe stellen sollen, und der in Kürze in Folgendem bestand.

Die Vorarbeiten und die auf diese gegründeten, ziemlich detaillirten Kostenanschläge wurden sämmtlich von der Regierung verfasst und ausserdem die Statuten der zukünftigen Eisenbahngesellschaften genau festgestellt. Den Actien ($^1/_4$) und Obligationen ($^3/_4$) wurde eine absolute $5^1/_{10}$ procentige Zinsgarantie zugesichert und sodann die Actien zur Subscription aufgelegt. Da nun die Besitzer der Actien bei der ersten Versammlung sich als Concessionsinhaber zu constituiren und vor Allem zu bestimmen hatten, wem der Bau jeder einzelnen Linie zu übertragen sei, — die von der Regierung vorgelegten Kostenanschläge aber in einzelnen Positionen ziemlich hoch gegriffen waren, — so war die natürliche Folge, dass diejenigen Persönlichkeiten, welche die Voranschläge zu beurtheilen verstanden, sich vor Allem in den Besitz einer solchen Anzahl von Actien zu setzen suchten, dass sie sich selbst den Bau übertragen konnten.

Da nun eine vorgängige Einigung unter den wenigen „Eisenbahnkönigen" nicht erzielt worden war, so suchte jeder einzelne sich den grösstmöglichsten Theil des aufgelegten Actiencapitals zu sichern, und und es fand eine Ueberzeichnung statt, von der beifolgende Zusammenstellung ein Bild geben mag:

Name der Bahn	Anzahl der Subscribenten	Zahl der aufgelegten Actien	Zahl der subscribirten Actien	daher überzeichnet	Modus der Repartition
Orenburger Bahn	1331	51390	1304104	$25{,}_{37}$ Mal	1—50 Actien bekommen 1 Actie, darüber $^1/_{25}$ des gezeichneten Betrags.
Fasstower Bahn	438	29392	1267508	$43{,}_{12}$ „	1 Actie für 1 gez., 1 Actie für 2—85 Actien, darüber $^1/_{44}$ des gez. Betrags.
Uralsche Gebirgsb.	4110	65876	3863241	$58{,}_{60}$ „	1 Actie für 1—59 gezeichnete, darüber $^1/_{62}$ d. gez. Betrags.
Weichsel-Bahn	8699	41500	7225500	$174{,}_{10}$ „	1 Actie für 1—175 gezeich., darüber $^1/_{217}$ d. gez. Betrags.

Die beiden zuerst angeführten Bahnen waren 14 Tage vor den beiden letztgenannten aufgelegt worden, und die Regierung, der die bedeutende Ueberzeichnung nicht gelegen kam, dachte dieselbe für die beiden letzten Bahnen durch die Bestimmung zu verhüten, dass die 10 % Subscriptionscaution in Gold verlangt wurde.*) Wie man sieht, ist auch hier der Erfolg der umgekehrte gewesen — und das Einzige, was die Regierung erreichte, war eine 5tägige Geldkrisis, die sich über alle Russischen Handelsplätze erstreckt hat. Es wurden $2^1/_2$ bis 3 % Provision für 5 Tage auf jede beliebige Geldsumme in Petersburg gezahlt, alle Baareinlagen wurden den Banken entnommen; die Russische Fondsbörse ruhte vollständig und riesige Capitalien wurden aus Berlin, Wien, London etc. zur Cautionsstellung herangezogen.

Bei der Ungewissheit, nach welchem Modus bei der Repartition vorgegangen werden würde, sind Soldaten, Dienstmänner, Knaben- und Mädchenschulen zum Subscribiren verwendet worden; das Gebäude der Staatsbank, in welchem die Actienzeichnung stattfand, war von einer unabsehbaren Menschenmenge belagert, die eine drohende Haltung annahm, als die gedruckten Subscriptionsformulare schon am ersten Tage fehlten und mit 5 Rubel Prämie bezahlt werden mussten. Nach geschehener Repartition fing das Prämiengeschäft mit den Actien an, die rasch bis zu 50 Rubel pro Stück Avance machten, um schon nach 3—4 Tagen, sobald einer der Concurrenten die genügende Majorität der Actien in Händen hatte, wieder auf pari zu fallen.

Nun ist es klar, dass auf die beschriebene Art und Weise die ganze Concessionsertheilung zur Illusion und zum Börsenspiel einzelner Banken und Matadoren wird; dass dabei der Regierung die Auswahl unter den Bauunternehmern unmöglich gemacht, und dass solide Unternehmer, denen nicht gerade momentan Millionen zur Verfügung stehen, von der Concurrenz, den Bau aus erster Hand zu erhalten, ausgeschlossen sind.

Es ist ferner klar, dass der Gewinn, den die Concessionsinhaber, auf Kosten der Solidität, durch den Bau erzielen müssen, ein sehr hoher werden muss, da er nicht nur die bedeutenden, durch die beschriebene Subscriptionsart herbeigeführten Spesen, sondern auch denjenigen Ausfall decken muss, der nothwendig entstehen wird, sobald die Actien wirklich auf den Markt gebracht werden.

Die Actien à 125 Rubel sind nämlich zum Nominalcours von der Regierung aufgelegt gewesen, — bekanntlich steht aber kein 5procentiges Russisches Papier pari, und von den Subscribenten, wenn dieselben auch theilweise in noch so jugendlichem Alter standen, denkt doch sicher keiner ernstlich daran, den Zeitpunct zu erleben, an dem eine „Uralsche Montan-" oder „Orenburger Bahn" etwas von der Zinsgarantie rückvergüten könnte. Difficile est satiram non scribere, auch gestattet der Rahmen der Deutschen Vereinszeitung keine eingehenden Untersuchungen über die Art und Weise wie man sich dort in Zukunft vor Wiederholung der gemachten Fehler schützen könnte, — dass aber die jetzigen Zustände einer dringenden Abhilfe bedürfen, wird jeder eingestehen müssen, der die Verhältnisse kennt und weiss, wie wenig die Eisenbahnen in Russland ihren Zweck erfüllen, wie beispielsweise diejenigen Bahnen, welche das südrussische Kohlenbecken durchziehen, statt dessen Ausbeute zu heben, derselben unglaublicherweise hemmend in den Weg treten; man denke ferner an die Odessaer Bahn (von beiläufig 1000 Kilom. Länge), die schon seit 4 Jahren in den Besitz einer Actiengesellschaft übergegangen ist, ohne dass es Jemanden eingefallen wäre, auch nur eine Versammlung der Actionäre einzuberufen oder auch nur einen Jahresbericht über die Ausgaben zu veröffentlichen, sodass die Actien dieser Bahn, die s. Z. auch ausserhalb Russlands so rasenden Absatz gefunden, von ihrer hohen Prämie bis auf 70 für 100 gefallen sind, und auch diesen Cours nur künstlich halten. Auch braucht man gerade keine Finanzgrösse zu sein, um einzusehen, dass über kurz oder lang der ins Kolossale steigende Garantiebetrag, der, wie wir in einer der letzten Nummern gezeigt haben, auch bei den alten Bahnen mit jedem Jahr mehr in Anspruch genommen wird, dem ganzen Reichbudget mit der Zeit Gefahr bringen und die übrigen Russischen Staatspapiere discreditiren kann.

*) Ausserdem wurden auch die Kostenanschläge für diese beiden Bahnen etwas herabgesetzt und zwar dadurch, dass der Einheitspreis für Schienen bei der Weichselbahn von 1 Rubel $62^1/_2$ Kop. auf 1 Rubel $52^1/_2$ Kop. und bei der Uralbahn von 1 Rubel 45 Kop. auf 1 Rubel 25 Kop. pro Pud reducirt wurde. Die auf S. 121 v. J. gegebene Uebersicht erleidet daher folgende Veränderungen:

Position	Uralsche Montan-Bahn		Weichsel-Bahn	
	statt:	soll heissen:	statt:	soll heissen:
Oberbau-Summe	7874075	7583498	5560911	5088183
pro Werst	12774	12501	11166	10217
Unvorhergesehene Summe	1552474	1535040	1433976	1405613
pro Werst	2518	2491	2879	2842
Summe des Baucapitals	26988100	26680089	17827437	17326345
pro Werst	43783	43283	35798	34792

Literatur.

+ **Eisenbahn-Stations-Verzeichniss** der dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas. Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr nach officiellen Quellen bearbeitet von Dr. W. Koch, Redacteur des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 6. vollständig umgearbeitete und vermehrte Auflage. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck und Schirmer). Berlin 1874. Preis ohne Karten 1 Thlr. 10 Sgr., mit Kochs neuester Uebersichtskarte der Europäischen Bahngebiete und Barthols Eisenbahnkarte von Mitteleuropa 2 Thlr. 10 Sgr.*) Dieses Stationsverzeichniss enthält bekanntlich auf Grund der von den sämmtlichen betreffenden Bahnverwaltungen mitgetheilten umfassenden Notizen eine geographisch-alphabetische Uebersicht der Eisenbahn-Gebiete Europas mit ihren Linien, Stationen und Haltestellen unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stations-Verwaltungen, sowie eines Meilen- resp. Kilometer-Zeigers, Uebersichten der Tarife und der directen Verkehrzbeziehungen der Stationen im Eisenbahn-Gütertransport, politische Lage der Stationen, Geschichte der Bahneröffnungen etc.

In der neuen, soeben erscheinenden 6. Auflage sind die vielen Aenderungen, welche im Europäischen Eisenbahnnetz mit seinen Stationen seit der Bearbeitung der vorigen Auflage (Juli 1873 bis zu Ende April 1874) stattgefunden haben, berücksichtigt, so dass das Werk den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes Anfangs Mai 1874 in systematischer Form klarstellt; und zwar werden auch die ausländischen (Belgischen, Dänischen, Italienischen, Niederländischen, die Französischen, Russischen, Schwedisch-Norwegischen, Schweizer und auch die Türkischen) Eisenbahnen mit ihren sämmtlichen Stationen nach den besten Quellen vollständig mitgetheilt, und zwar was die Russischen Stationen anlangt, unter Beifügung der Original-Namen in Russischer Schrift.

Neben den Adressen der Bahn-Verwaltungen (zugleich deren Domicil enthaltend) und deren Organen sind in dieser Auflage zum ersten

*) Das Werk kann von der Redaction gegen Baarzahlung oder Nachnahme des oben angegebenen Preises sofort franco bezogen werden.

Mal auch die Namen der leitenden Persönlichkeiten (Vorsitzende der Directionen und deren Stellvertreter), sowie die wichtigsten Oberbeamte (Special- resp. Betriebs-Directoren, Ober-Ingenieure, Ober-Maschinenmeister, Ober-Güterverwalter etc.) bei den Deutschen und Oesterr.-Ungarischen, sowie bei den meisten ausländischen Eisenbahnen mitgetheilt worden.

Auch sind die Tarifverhältnisse vollständiger als in der vorigen Ausgabe behandelt. Auf dem Umschlag findet man eine alphabetische Uebersicht der im Vereinsgebiet bestehenden Verbandsverkehre unter Angabe der bei denselben betheiligten Bahnen.

Die Angaben betreffs Domicil und Geschäftskreis der Betriebs-Inspectionen, der Maschienen- und Wagen-Reparatur-Werkstätten und der Magazinsverwaltungen, Ausrüstung der Stationen mit Geleiswaagen etc., wichtige Bauobjecte (bedeutende Brücken, Tunnels, grosse Viaducte) sind möglichst vervollständigt worden.

Was das alphabetische Stationsverzeichniss anlangt, (in welchem die Stationen in streng alphabetischer Reihenfolge unter Angabe des Bahngebiets, zu welchem sie gehören, und der Nummer, mit welcher dieselben im geographischen Stations-Register bezeichnet sind, aufgeführt werden), so wird besondere Rücksicht auf gleichnamige Stationen genommen, da solche leicht zu Fehlspeditionen Veranlassung geben. Diese Orte treten durch ein Zeichen (‡) vor den Stations-Namen besonders hervor, und ist bei denselben auch die politische Lage des Orts resp. dessen ortsübliche Bezeichnung beigefügt, damit der Versender und Güter-Expedient sich sofort ohne weiteres Nachschlagen über die Identität des Adressorts mit einer der im Stations-Register aufgeführten gleichnamigen Stationen vergewissern kann. Es ist somit alle Sorgfalt darauf verwandt, das Stations-Verzeichniss zu einem in jeder Richtung dem practischen Bedürfniss genügenden Handbuch des Eisenbahn-Güterverkehrs zu gestalten.

Wenn man das in dem Werk gebotene massenhafte Material in Anschlag bringt, welches mittelst kleiner, den Satz sehr vertheuernder Schrift auf den engen Raum von ca. 14 Bogen zusammengedrängt ist, so wird man den von der Verlagshandlung gestellten Preis für einen sehr civilen anerkennen müssen.

Eisenbahn-Kalender.

(Nachtrag zu No. 38, Seite 411 und Nr. 40 S. 428.)

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

20.	Juni	Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. 439.
22.	„	*Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
23.	„	Gössnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Ronneburg.
25.	„	Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zu Altona. Bekm. in nächster Nummer.
25.	„	Kaiser Franz-Josefs-Bahn zu Wien.
27.	„	Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft zu Elberfeld. S. S. 439.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
28.	Mai	zu Breslau	Breslau-Schw.-Freibg.	Eisenconstruction	442
1.	Juni	zu Crefeld	Crefeld-Kr. Kempener Industrieb.	Locomotivenverk.	441
2.	„	zu Königsberg	Preuss. Ostbahn	Materialien-Verkauf	442
4.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Personenwagen etc.	442
5.	„	zu Breslau	Rechte Oderuferbahn	Güterwagen	442
5.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Eiserner Brückenüberbau	442
15.	„	zu Cassel	Berg.-Märk. Eisenb.	Locomotivenverkauf	441
17.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen	No. 42

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.
Generalversammlung der Actionäre.

Die Herren Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft werden zur ordentlichen General-Versammlung, welche am **27. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr**, im hiesigen Stationsgebäude stattfinden wird, hierdurch eingeladen, um den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1873 entgegenzunehmen und die Ergänzungswahl der Deputation der Actionäre zu vollziehen.

Die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung hat in den drei letzten Tagen vor derselben nach Maassgabe der §§ 66 und 67 des Statuts und zwar am 24., 25. und 26. Juni d. J. zu erfolgen.

Elberfeld, den 19. Mai 1874.

Der stellvertretende Vorsitzende der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.
F. H. Wülfing.

Generalversammlung
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26—29 und § 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der vierundzwanzigsten regelmässigen am

Sonnabend, den 20. Juni d. J., Nachmittags 3 Uhr,

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses am

Sonnabend, den 20. Juni d. J., Vormittags 12 bis 1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom andern bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1) Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1873,
2) Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, den 19. Mai 1874.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Pfälzische Nordbahnen.

In Folge mehrfacher, an uns gelangter Anfragen und um mögliche Missverständnisse zu verhüten, bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der Dividendenschein Nr. 4 der Pfälzischen Nordbahnactien, nachdem sich für dieselben pro 1873 keine Superdividende ergeben hat, als werthlos zu betrachten ist und für eine pro 1874 sich etwa ergebende Superdividende lediglich die Nummer **5** der fraglichen Dividendenscheine in Verwendung gelangen kann.

Ludwigshafen, 12. Mai 1874.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Jaeger.

Königliche Ostbahn.

Vom 15. d. Mts. ab werden bis auf Weiteres zwischen Danzig lege Thor und Neufahrwasser ausser den im Fahrplan angegebenen Zügen noch folgende Züge mit Personenbeförderung in allen vier Wagenclassen coursiren:

Stationen		Zug 75. U.	Zug 75. M.	Zug 83. U.	Zug 83. M.
		Vorm.		Abends	
Danzig lege Thor	Abfahrt	10	40	7	55
Danzig hohe Thor	„	10	55	8	10
Neufahrwasser	Ankunft	11	10	8	25

Stationen		Zug 80. U.	Zug 80. M.	Zug 86. U.	Zug 86. M.
		Mittags			
Neufahrwasser	Abfahrt	12	—	9	15
Danzig hohe Thor	„	12	20	9	32
Danzig lege Thor	Ankunft	12	32	9	45

Bromberg, den 14. Mai 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

A. priv. Buschtěhrahder Eisenbahn (Böhm. Nordwestbahn).

FAHRPLAN. Giltig vom 1. Juni 1874 bis auf Weiteres.

Prag-Komotau-Carlsbad-Eger-(Franzensbad)

Stationen.	Courier-Zug	Personen-Züge				Gemischte Züge		Last-Zug mit Personenbeförderung
	I. II. Cl.	I. II. III. Classe.				I. II. III.IV. Classe	I. II. III.IV. Classe	II. III.IV. Classe
Prager Zeit.	Nachts.	Abends.	Nachm.					
Wien (Staatsbhf.) ab	10	6						
Wien (Nordbhf.) ab		6,40	1,40					
Prag (Staatsbhf.) an	6,43 Früh.	7,25 Früh.	10 Nachts.					
Prager Zeit.	Früh.	Vorm.	Nachts					
Prag (Staatsbhf.) Abf.	7	8,50	10,45			Nachmittags.		Abends.
Prag (Bubna) Ank.		8,57	10,53					
Prag (Bubna) Abf.		8,59	10,54			3		7
Prag (Sandthorbhf.) Ank.	7,12	9,8	11,1			3,10		7,11
Prag (Sandthorbhf.) Abf.	7,13	9,8	11,3			3,18		7,18
Weleslawin . . „			11,17			3,27		7,37
Liboc . . . . „		9,26				3,33		7,43
Rusin . . . . „						3,37		7,48
Hostiwic . . Ank.		9,36	11,31			3,46		8,1
Hostiwic . . Abf.		9,39	11,33			3,51		8,18
Jenč . . . . „		9,46				3,59		8,30
Rössel . . . . „						4,5		8,38
Unhoscht . . „		9,57	11,50			4,14		8,53
Wejhybka . . Ank.	7,52	10,3	11,56			4,22		9,3
Wejhybka . . Abf.	7,53	10,6	11,58			4,42		
Mrakau . . . . „		10,17	12,9			4,58		
Lana . . . . „		10,29	12,21			5,18		
Neustraschitz . „		10,43	12,35			5,33		
Renč . . . . „		10,52	12,44			5,47		
Lužna Lischan Ank.	8,38	11,5	12,57			6,3		
Rakonitz . . an		11,34	1,27			6,47		
Rakonitz . . ab		9,25				5,35		
Lučžna Lischau Abf.	8,41	11,8	1			6,18		
Krupa . . . . „		11,18	1,10			6,29		
Milostin Kounowa „		11,29	1,21			6,54		
Satkau Teschnitz „		11,46	1,38			7,15		
Michelob . . . „		11,59	1,52			7,36		
Trnowan . . . „		12,15	2,7			7,59		
Saaz . . . Ank.	9,36	12,22	2,14			8,8	Früh.	
Saaz . . . Abf.	9,39	12,27	2,19			8,23	5,10	
Horatitz . . . „		12,40	2,38			8,40	5,27	
Priesen . . . „		12,53	2,44			8,59	5,42	
Komotau . . Ank.	10,10	1,10	3,1	Abends.		9,22	6,5 I.II.III. C.	
Komotau . . Abf.	10,15	1,46	3,19	7,15			6,46	
Deutsch Kralup „		1,59	3,38	7,30			7	
Kaaden Brunnersdorf . . . . „	10,33	2,10	3,44	7,42			7,12	
Klösterle . . . „		2,21	3,55	7,55			7,26	
Pürstein . . . „		2,34	4,8	8,9			7,41	
Hauenstein Warta „		2,46	4,20	8,22			7,55	
Welchau Wickwitz „		2,56	4,30	8,34			8,7	
Schlackenwerth „		3,9	4,43	8,52			8,28	
Neudau . . . „		3,25	4,58	9,9			8,42	
Carlsbad . Ank.	11,37	3,37	5,10	9,22	Abends.		8,59	
Carlsbad . Abf.	11,55	3,52	5,25	9,40	6,30		9,24	
Chodau . . . „		4,10	5,43	10	6,49		9,48	
Elbogen Neusattel „		4,19	5,52	10,11	6,59		10,6	
Falkenau a/Eger „	12,17	4,34	6,8	10,27	7,14		10,25	
Zieditz . . . „		4,41	6,15	10,37	7,24		10,33	
Dassnitz . . . „		4,51	6,25	10,45	7,34		10,45	
Königsberg Maria-Kulm . . . „		5	6,34	10,55	7,44		10,56	
Mostau Nebanitz „		5,7	6,41				11,4	
Tirschnitz . . Ank.	12,48	5,16	6,50	11,11	8		11,15	
Franzensbad an	1,1	5,31	7,7		8,15		11,34	
Tirschnitz . . Abf.	12,51	5,19	6,55	11,14	8,3		11,20	
Eger . . . . Ank.	1 Nachm.	5,30 Nachmitt.	7,6 Früh.	11,26 Nachts.	8,15 Abends.		11,35 Vorm.	
Eger (Münchner Zeit) ab	Nachm. 1,10	Nachm. 5,45		Nachts 12			Mittags 12,20	
Nürnberg . . an	Abends. 7,45			Früh. 6,30			Abds. 7,45	
Regensburg . . „	Nachm. 4,37	Nachts 10,29		Nachts 3,29			Nachm. 5,55	
München . . „	Abds. 8,5			Früh. 7			Nachts 10,25	

Eger-(Franzensbad)-Carlsbad-Komotau-Prag

Stationen.	Courier-Zug	Personen-Züge				Gemischte Züge		Last-Zug mit Personenbeförderung
	I. II. Cl.	I. II. III. Classe.				I. II. III. IV. Classe.	I. II. III. Classe	II. III.IV. Classe
München (Münch. Z.) ab	Früh. 7		Vorm. 10,15				Abends 7,15	
Regensburg . . „	10,18	Früh. 3,30	Nachm. 2,40				10,52	
Nürnberg . . . „	7		1,15				8,10	
Eger . . . . an	1,45 Nachm.	7,48 Vorm.	7,48 Abends				12 Nachts	
Prager Zeit.	Nachm.	Vormitt.	Abends.	Abends	Nachm.		Früh.	
Eger . . . . Abf.	2,36	8,50	8,50	6,35	1,15		3,15	
Tirschnitz . . Ank.	2,44	9	9,1	6,45	1,25		3,28	
Franzensbad ab	2,33	8,47	8,48	6,32	1,16			
Tirschnitz . . Abf.	2,47	9,3	9,6	6,48	1,28		3,33	
Mostau Nebanitz „		9,13	9,17				3,46	
Königsberg Maria-Kulm . . . „		9,20	9,24	7,4	1,44		3,54	
Dassnitz . . . „		9,29	9,34	7,13	1,53		4,8	
Zieditz . . . „		9,39	9,45	7,23	2,8		4,19	
Falkenau a/Eger „	3,10	9,48	9,54	7,31	2,11		4,31	
Elbogen Neusattel „		10,5	10,12	7,46	2,26		4,49	
Chodau . . . „		10,13	10,20	7,53	2,34		4,59	
Carlsbad . Ank.	3,51	10,31	10,38	8,10	2,51		5,21	
Carlsbad . Abf.	4,8	10,46	10,53	8,24	Nachm.		5,50	
Neudau . . . „		11,2	11,10	8,39			6,8	
Schlackenwerth „		11,18	11,27	8,53			6,25	
Welchau Wickwitz „		11,29	11,40	9,4			6,39	
Hauenstein Warta „		11,39	11,52	9,14			6,51	
Pürstein . . . „		11,50	12,5	9,25			7,5	
Klösterle . . . „		12,3	12,21	9,38			7,25	
Kaaden Brunnersdorf . . . . „	5,8	12,15	12,37	9,50			7,40	
Deutsch Kralup . „		12,25	12,48	10,			7,51	
Komotau . . . Ank.	5,27	12,37	1,3	10,12		Früh.	8,5	
Komotau . . . Abf.	5,35	1,11	1,28	10,20	Gem. Zug I.II.III.IV.Cl.	7	Früh.	
Priesen . . . „		1,30	1,42	10,40		7,24		
Horatitz . . . „		1,42	1,54	10,53		7,37		
Saaz . . . Ank.	6,4	1,54	2,7	11,7		7,51		
Saaz . . . Abf.	6,7	1,59	2,15	Nachts.		8,6		
Trnowan . . . „		2,8	2,24			8,17		
Michelob . . . „		2,27	2,42			8,40		
Satkau Teschnitz „		2,45	3			9,9		
Milostin Kounowa „		3,5	3,20			9,33		
Krupa . . . . „		3,18	3,33			9,46		
Lužna Lischan Ank.	7,8	3,27	3,42			9,56		
Rakonitz . . an		4,7				11,34		
Rakonitz . . ab	5,35	2,55	3,10			9,25		
Lužna Lischan Abf.	7,11	3,31	3,45			10,6		
Renč . . . . „		3,47	4,1			10,25		
Neustraschitz . „		3,57	4,11			10,44		
Lana . . . . „		4,11	4,25			11,1		
Mrakau . . . . „		4,24	4,37			11,16		
Wejhybka . . Ank.	7,57	4,34	4,47			11,29		Früh
Wejhybka . . Abf.	7,58	4,38	4,50			11,34		5,39
Unhoscht . . . „		4,46	4,58			11,43		5,50
Rössel . . . . „						11,52		6,1
Jenč . . . . „		4,58				11,58		6,8
Hostiwic . . Ank.		5,4	5,15			12,5		6,17
Hostiwic . . Abf.		5,7	5,18			12,9		6,27
Rusin . . . . „						12,18		6,38
Liboc . . . . „		5,18				12,22		6,43
Weleslawin . . „						12,29		6,50
Prag (Sandthor) Ank.	8,36	5,31	5,41			12,39		7,2
Prag (Sandthor) Abf.	8,37	5,34	5,43			12,42		7,14
Prag (Bubna) Ank.	8,42	5,41	5,50			12,50		7,24
Prag (Bubna) Abf.	8,44	5,43	5,53			Mittags.		Früh.
Prag (Staatsbhf.) Ank.	8,50 Abends.	5,50 Nachm.	6 Früh.					
Prager Zeit.	Nachts.	Abends.	Vorm.					
Prag (Staatsbhf.) ab	9,33	7,30	6,50					
Wien (Nordbhf.) an		Früh. 8,15	3,24					
„ (Staatsbhf.) „	6,37 Früh.	8,54 Früh.	Nachm.					

Prag (Smichow) -Hostiwic

Stationen	Prager Zeit.	Gemischte Züge I. II. III. Classe	
		Vorm.	Nachts
Prag (Smichow)	Abf.	8,35	10
Jinonic	„	9	10,29
Cibulka	„	9,9	10,41
Řepy	„	9,21	10,56
Hostiwic	Ank.	9,31	11,8
		Vorm.	Nachts

Hostiwic-Prag (Smichow)

Stationen	Prager Zeit.	Gemischte Züge I. II. III. Classe	
		Nachm.	Früh
Hostiwic	Abf.	5,11	5,31
Řepy	„	5,23	5,40
Cibulka	„	5,33	5,51
Jinonic	„	5,46	6,4
Prag (Smichow)	Ank.	6,6	6,25
		Abends	Früh

Wejhybka-Kladno-Brandeisl-Kralup

Stationen	Prager Zeit.	Gemischte Züge I. II. III. IV. Classe			Last-Zug mit Personenbeförderung II. III. IV. Classe
		Nachm.	Vorm.	Früh	Abends
Wejhybka	Abf.	4,40	10,16	4,53	9,18
Kladno	Ank.	4,53	10,28	5,6	9,33
	Abf.	5	Vorm.	5,13	Abends
Buschtěhrad	„	5,18		5,27	
Brandeisl	„	5,27		5,37	
Zakolan	„	5,41		5,52	
Wotwowitz	„	5,48		5,59	
Kralup	Ank.	6		6,11	
		Abends.		Früh	

Kralup-Brandeisl-Kladno-Wejhybka

Stationen	Prager Zeit.	Gemischte Züge I. II. III. IV. Classe			Last-Zug mit Personenbeförderung II. III. IV. Classe
		Vormitt.		Abends.	
Kralup	Abf.	8,48		9,30	
Wotwowic	„	9		9,47	
Zakolan	„	9,6		9,56	
Brandeisl	„	9,20		10,20	
Buschtěhrad	„	9,29		10,30	
Kladno	Ank.	9,40	Nachm.	10,46	Früh
	Abf.	9,47	4,5	11,1	5,7
Wejhybka	Ank.	10,1	4,20	11,20	5,27
		Vormitt.	Nachm.	Nachts	Früh

Priesen-Tuschmitz-Kaaden Brunnersdorf

Stationen	Prager Zeit.	Lastzug mit Personen-Beförderung. II. III. Classe
		Nachmittags
Priesen	Abf.	1,33
Tuschmitz	„	1,49
Kaaden Brunnersdorf	Ank.	2,2
		Nachmittags

Kaaden Brunnersdorf-Tuschmitz-Priesen

Stationen	Prager Zeit.	Lastzug mit Personen-Beförderung II. III. Classe
		Nachm.
Kaaden Brunnersdorf	Abf.	12,18
Tuschmitz	„	12,34
Priesen	Ank.	12,47
		Nachmittags

Komotau-Weipert

Stationen	Prager Zeit.	Gemischte Züge I. II. III. Classe		
		Nachm.	Früh	Abends
Komotau	Abf.	1,51	4,11	6,46
Tschernowitz	„	2,6	4,26	7,1
Domina Schönlind	„	2,47	5,7	7,42
Krima Neudorf	„	3,25	5,46	8,18
Sonnenberg	„	3,39	6,2	8,35
Pressnitz Reischdorf	„	3,55	6,14	8,51
Kupferberg	„	4,6	6,29	9,2
Schmiedeberg	„	4,30	6,53	9,26
Weipert	Ank.	4,53	7,16	9,49
		Nachm.	Früh	Abends

Weipert-Komotau

Stationen	Prager Zeit.	Gemischte Züge I. II. III. Classe		
		Vormitt.	Abends.	Früh
Weipert	Abf.	9,50	7,5	4
Schmiedeberg	„	10,24	7,38	4,33
Kupferberg	„	10,46	8	4,55
Pressnitz Reischdorf	„	11	8,14	5,8
Sonnenberg	„	11,16	8,34	5,23
Krima Neudorf	„	11,33	8,51	5,40
Domina Schönlind	„	11,56	9,13	6,2
Tschernowitz	„	12,21	9,38	6,27
Komotau	Ank.	12,31	9,48	6,37
		Mittags	Abends.	Früh

Prag, im Mai 1874.

Die General-Direction.

Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn.

Eine für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete Locomotive mit Tender soll im Wege der Submission an den Meistbietenden verkauft werden. Reflectirende wollen ihre Offerten bis spätestens den **1. Juni** franco und versiegelt mit der Aufschrift „Offerte auf den Ankauf einer Locomotive mit Tender“ an den Unterzeichneten einsenden.

Eine etwa vorzunehmende Besichtigung der Locomotive kann in der Werkstatt zu Crefeld, Nordbahnhof vorgenommen werden.

Die Submittenden bleiben 14 Tage an ihre Offerte gebunden.

Crefeld, den 13. Mai 1874.

Der prov. Syndik der Fallitmasse der Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft.

Schrick.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Locomotive Sababurg mit Tender 14. soll, weil für den jetzigen Verkehr zu schwach, nebst den vorhandenen Reservestücken an den Meistbietenden verkauft werden. Die abzugebenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf einer Locomotive mit Tender“ versehen, bis zum Submissionstermine, **Montag den 15. Juni 1874 Morgens 10 Uhr** an den Unterzeichneten einzureichen, in welchem Termine dieselben in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Die Kaufbedingungen können auf dem Bureau des Unterzeichneten eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien (6 Sgr.) von diesem bezogen werden.

Cassel, am 15. Mai 1874.

Busch, Königl. Maschinenmeister.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von Wagen nämlich:
1) 6 Stück Personenwagen I. und II. Klasse,
2) 5 Stück Personenwagen IV. Klasse,
3) 6 Stück Gepäckwagen,
4) 20 Stück bedeckte Güterwagen
und von Wagentheilen nämlich:
80 Stück Satzachsen mit Gussstahl-Achsenschaften und Radreifen,
160 Stück Tragfedern } aus Gussstahl
160 Stück Spiralfedern }
soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Bedingungen können gegen Einsendung von 1 Thlr. für die Wagen und von 10 Sgr. für die Wagenbestandtheile von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Der Termin zur Eröffnung der Offerten, welche mit der Bezeichnung „Submission auf Wagen beziehlich auf Wagenbestandtheile" zu versehen sind, ist in dem Geschäftszimmer des Unterzeichneten

am Donnerstag, den 4. Juni 1874, Morgens 10 Uhr.

Cassel, den 18. Mai 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Büte.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenconstruction für die eingleisige Brücke über die Grosse-Reglitz bei Stettin (4 Oeffnungen à 70 Meter im Gesammtgewicht von 785 400 Kilogramm) soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen können im Bureau (Freiburger Bahnhof hierselbst, Verwaltungsgebäude, Zimmer 55) eingesehen, auch daselbst gegen Erstattung von 3 Thlr. Copialien in Empfang genommen werden.

Offerten sind frankirt mit der Aufschrift:
„Submission auf die Brücke über die Grosse-Reglitz"
spätestens bis zum Submissionstermine

am Donnerstag, den 28. Mai 1874, Vormittags 11½ Uhr,

an den Unterzeichneten einzusenden.

Breslau, den 6. Mai 1874.

Der Obermaschinenmeister.
A. Blauel.

Königl. Württemb. Staats-Eisenbahnen.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken der Crailsheim-Nürnberger und Ulm-Heidenheimer Eisenbahn.

Für die Bausectionen Crailsheim-Landesgrenze der Craisheim-Nürnberger und Brenz-, und Giengen der Ulm-Heidenheimer Eisenbahn ist der eiserne Oberbau zu 28 Brücken und Durchlässen und zwar
a) 9 zur erstgenannten und
b) 19 zur letztgenannten Bahn im Gesammtgewicht von beziehungsweise

a)	1065 Ctr. Schmied-Walzeisen	60 Ctr. Gusseisen,
b)	3388 „ „ „	90 „ „
zus.	4453 Ctr. Schmied-Walzeisen	150 Ctr. Gusseisen

zu liefern und aufzustellen.

Von diesen Brücken sind diejenigen für die Crailsheim-Nürnberger Bahn bis Juni 1875, die für die Ulm-Heidenheimer Bahn bis Mai 1875 zu vollenden.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserm technischen Bureau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen unter Angabe des Preises pro Centner Schmied- und Walzeisen und pro Ctr. Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues spätestens

bis 5. Juni d. J.

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 16. Mai 1874.

Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.
I. V.: Oberfinanzrath Grundler.

Königliche Ostbahn.

Die im Bereich der Königlichen Eisenbahn-Commission II und in deren Werkstätten angesammelten Metall-Abgänge und sonstigen alten Materialien, nämlich:
Schienen, Schmiedeeisen, Eisenblech, Gussstahl, Radreifen, Gusseisen, Zink, Messing, Gummi, Leder, Manufact etc.
sollen im Wege der öffentlichen Submission nach Gewicht verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen, nebst specieller Nachweisung sämmtlicher zum Verkauf gestellten alten Materialien nach Eigenschaft und Qualität werden jedem Kauflustigen auf portofreie Requisition an den Vorsteher der Haupt-Magazin-Verwaltung, Eisenbahn-Secretair Rohde hier, hintere Vorstadt No. 66, unentgeldlich übersandt werden.

Diese Bedingungen sind ferner zur Einsicht ausgelegt in dem Bureau der Ostbahn-Werkstätte zu Königsberg i/Pr. auch in den Stations-Bureaus der Königlichen Ostbahn zu Berlin, Bromberg, Dirschau, Danzig lege Thor, Insterburg und Gumbinnen.

Der Submissions-Termin ist hierzu auf

Dienstag, den 2. Juni 1874, Vormittags 11 Uhr,

in meinem Bureau-Maschinen-Inspection hierselbst — angesetzt. Die nach Maassgabe der Submissions-Bedingungen auszufertigenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgänge"
an die Haupt-Magazin-Verwaltung der Königlichen Eisenbahn-Commission hier, hintere Vorstadt No. 66, zu übersenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in meinem Dienstlocale — Werkstatt der Ostbahn.

Königsberg, den 12. Mai 1874.

Die Königliche Maschinen-Inspection.
Mohn.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von
60 Stück Kohlenwagen und
10 Stück Plateauwagen entweder mit Achsen und Rädern oder ohne diese und event. von
150 Stück Achsen mit Rädern
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen der Submission und dor Lieferung sind von unserer Kanzlei, Breslau, Berlinerstrasse 76, mittelst portofreier Anträge zu beziehen. Die Offerten sind nach Vorschrift der Bedingungen bis zum

5. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

einzureichen. Zur gedachten Stunde erfolgt die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten in unserm Verwaltungsgebäude, Berlinerstrasse 76, Zimmer No. 5 der ersten Etage.

Die Direction.

Verkauf von Locomotiven und Locomotivkesseln.

Wir beabsichtigen zehn ältere Personenzug-Locomotiven, welche für starken Dienst zu leicht, indessen noch verwendbar sind, sowie vier Locomotivkessel, welche für technische Zwecke und zu einer Spannung bis circa 60 Pfund pro Quadratzoll dienlich sind, zu verkaufen. Beschreibung und Details können auf Wunsch zugesendet werden.

Mainz, den 18. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu №. 41. Leipzig, am 25. Mai 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Zusammenstellung der von mehreren Verwaltungen Deutscher Eisenbahnen gemachten Mittheilungen über

Achsbrüche,

welche im Laufe des Jahres 1872 auf diesen Bahnen erfolgt sind.

Rubrik 1 und 2. Name der Bahn und der Bahnstrecke. Zahl der Achsbrüche.

Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte, bei dem der Achsbruch erfolgte.	Zahl der stattgehabten Achsbrüche bei			Zusammen
	Locomotiven	Tendern	Wagen	
Berlin-Anhaltische Eisenbahn	3	.	1	4
Berlin-Stettiner Eisenbahn	.	1	.	1
Braunschweigische Eisenbahn	.	.	2	2
Bergisch-Märkische Eisenbahn	1	.	6	7
Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	2	1	4	7
Hannoversche Staats-Eisenbahn	4	.	2	6
Köln-Mindener Eisenbahn	.	.	4	4
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	1	.	1	2
Magdeburg-Halberstädter Eisenb.	.	.	4	4
Oberschlesische Eisenbahn	.	1	.	1
Königl. Preuss. Ostbahn	.	.	4	4
Rheinische Eisenbahn	.	.	9	9
Saarbrücker u. Rhein-Nahe-Eisenb.	.	.	6	6
Königl. Sächs. Staats-Eisenbahn	2	.	15	17
Königl. Württemb Staats-Eisenb.	1	2	4	7
Nordostbahn Schweizer	.	.	1	1
K. k. priv. Carl-Ludwig-Bahn	.	.	2	2
K. k. a. p. Kaiser Ferd.-Nordbahn	2	2	5	9
K. k. pr. Lemb.-Czernowitz-Jassy-E.	.	2	1	3
K. k. pr. Oesterr. Staatseisenb.-Ges.	.	9	20	29
K. k. pr. Oesterr. Südbahn-Ges.	5	20	21	46
K. k. pr. Theiss-Eisenbahn-Ges.	.	11	.	11
K. Ungar. Staats-Eisenbahn	.	1	2	3
Sa. der stattgehabten Achsbrüche	21	50	114	185

Gegen das Vorjahr, in welchem die Zahl der Achsbrüche
bei den Locomotiven . . 10
„ „ Tendern 46
„ „ Wagen 130
zusammen 186

betrug, ergab sich
bei den Locomotiven eine Vermehrung von . . . . . 11 = 110 %
„ „ Tendern „ „ „ . . . . . 4 = 8,8 %
„ „ Wagen eine Verminderung von . . . . . . 16 = 12,3 %
und zusammen eine Verminderung von . . . . . . 1 = 0,5 %

An dieser Vermehrung participirt zumeist und zwar bei den Locomotiven die Hannover'sche Staats-Eisenbahn und die K. k. priv. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft, bei den Tendern letztere und die Theiss-Eisenbahn. Es betrug nämlich im Jahre 1871 die Zahl der Achsbrüche:

	Locomotive	Tender
bei der Hannover'schen Staats-Eisenbahn	—	—
„ „ K. k. priv. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft	1	12
„ „ Theiss-Eisenbahn	—	5
und im Jahre 1872, wie oben zu ersehen		
bei der Hannover'schen Staats-Eisenbahn	4	—
„ „ K. k. priv. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft	5	20
„ „ Theiss-Eisenbahn	—	11

Die Verminderung bei den Wagenachsen fällt zum grössten Theile der K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zu, indem bei derselben die Zahl dieser Brüche von 45 im Jahre 1871 auf 20 im Jahre 1872 ermässigte.

Der Grund ist die zu Ende gehende Ausrangirung der alten zu schwachen Achsen dieser Bahn — eine Massnahme, welche wiederholt empfohlen wurde; sowie die Verminderung der Heisslaufungen, welche im Vorjahre viele Brüche herbeiführten.

Am Schlusse ist eine Relation zwischen den Achsbrüchen und der Anzahl der Fahrzeuge, sowie der von selben zurückgelegten Meilen angeführt.

Rubrik 3. Datum, an welchem der Bruch geschehen ist, oder bemerkt wurde.

Die stattgehabten Achsbrüche vertheilen sich bezüglich der Monate, in welchen der Bruch geschehen ist, oder bemerkt wurde, wie folgt:

In den Monaten	Locomotiven	Tender	Wagen	Zusammen
Januar	.	8	7	15
Februar	1	2	8	11
März	1	2	11	14
April	.	3	5	8
Mai	2	2	14	18
Juni	3	8	13	24
Juli	2	3	7	12
August	2	1	8	11
September	6	10	10	26
October	2	2	11	15
November	.	4	12	16
December	2	5	8	15
Sa. der stattgehabten Achsbr.	21	50	114	185

Nach dieser Tabelle sind gebrochen in den kalten Monaten Januar, Februar, März October, November und December bei Locomotiven 6, bei Tendern 23 und bei Wagen 57 und in den warmen Monaten bei Locomotiven 15, bei Tendern 27 und bei Wagen 57.

Es fanden somit in diesem Jahre in den Kältemonaten nicht, wie in den früheren Jahren, wieder mehr Achsbrüche statt, was auf den überaus milden Winter dieses Jahres zurückzuführen ist, und ist diese Erscheinung nur geeignet, die Thatsache, dass Kälte den Eintritt der Achsbrüche begünstige, zu erhärten.

Rubrik 4, 5 und 6. Datum, an welchem die Achse in Benutzung genommen wurde. Zurückgelegte Meilen.

Aus der Zusammenstellung der in diesen und in den vorhergehenden Rubriken enthaltenen Angaben ergiebt sich die Benutzungsdauer, sowie die durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl der gebrochenen Achsen.

Name der Bahn	Locomotive: Zahl der Achsbrüche	Locomotive: Mittlere Laufdauer J. M. T.	Locomotive: Durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl	Locomotive: Meilen seit der letzten Revision	Tender: Zahl der Achsbrüche	Tender: Mittlere Laufdauer J. M. T.	Tender: Durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl	Tender: Meilen seit der letzten Revision	Wagen: Zahl der Achsbrüche	Wagen: Mittlere Laufdauer J. M. T.	Wagen: Durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl	Wagen: Meilen seit der letzten Revision	Bemerkung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Berlin-Anhalt. Eisenb.	3	11. 5.14.	32999	5357,$_3$	.	.	.	.	1	?	?	?	R. 4. Bei einer Achse ist die Meilenzahl mit 7300 angegeben, wohl zu klein gegen die Dauer v. 10. 8. 3. R. 10. Diese Achse gehörte der Bayer. Staats-Eisenb.
Berlin-Stettiner Eisenb.	.	.	.	.	1	7.10. 0.	37527,$_0$	496	.	.	.	.	
Braunschweigische E.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	18. 1.19.	59366,$_5$	756	
Bergisch-Märkische E.	1	6. 7.24.	35694	2744,$_0$	.	.	.	.	6	11.10. 5.	17353,$_5$	1659,$_9$	
Reichs-E. in Elsass-Lothr.	2	—.—. 3.	8,$_9$	8,$_9$	1	1. 4.22.	8637,$_4$	?	4	1. 2.14.	684,$_1$	263,$_9$	R. 4. u. 5. 1 Achse hatte noch keinen Dienst gemacht. R. 9 fehlt die Angabe.
Hannover'sche Staats-E.	4	12. 1.13.	22802,$_3$	1598,$_4$	.	.	.	.	2	15. 9.14.	17205,$_2$	3764,$_8$	R. 12. u. 13. Von 1 Achse fehlen die Angaben.
Köln-Mindener Eisenb.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	12. 1.18.	22299,$_2$	779,$_7$	
Magdeburg-Leipziger E.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0. 5.28.	903,$_0$	903,$_0$	
Magdeburg-Halberst. E.	1	0. 5.17.	2677,$_2$	2677,$_2$	.	.	.	.	4	5. 4.16.	12265,$_9$	1465,$_8$	
Oberschlesische Eisenb.	.	.	.	.	1	18. 5.21.	53631,$_0$	4457,$_0$	.	.	.	.	
Königl. Preuss. Ostbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	4	19. 9.17.	49777,$_8$	1717,$_5$	
Rheinische Eisenb.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	8. 4. 7.	14773,$_5$	642,$_2$	
Saarbr. u. Rhein-Nahe-E.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	6. 8.23.	9594,$_4$	1425,$_3$	
Kgl. Sächs. Staats-E.	2	9. 9. 5.	34110	5714,$_7$	.	.	.	.	15	12. 2.17.	24200	1320	
Kgl. Württemb. Staats-E.	1	24.10. 6.	70152	1725	2	6. 6. 7.	31000	916,$_5$	4	13. 9.22.	?	1913,$_9$	R. 11. Von 2 fehlen die Angaben.
Schweizer. Nordostbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	1	?	?	?	
K. k. pr. Carl-Ludw.-Bahn.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	12. 9. 4.	?	1655	R. 11 u. 13. Von 1 fehlen die Angaben.
K. k. p. Lemb.-C.-Jass.-E.	.	.	.	.	2	?	?	2823	1	?	18475	28	R. 7 u. 8. fehlen die Angaben.
K.k.a.p. Kaiser Ferd. N.-B.	2	13. 5.29.	30854	3562	2	20. 1. 4.	45303	2404,$_5$	5	13. 8.14.	28969	2534	
K.k. p. Oestr. Staats-E.-G.	.	.	.	.	9	10. 5.10.	7550,$_1$	2339,$_3$	20	13.10.10.	?	?	R. 8. Von 2 fehlen die Ang.
K. k. p. Oestr. Südbahn-G.	5	10. 7.27.	29996	1890,$_5$	20	11.10.15.	40454,$_6$	2174,$_3$	21	12. 4. 5.	?	?	R. 9. Von 10 fehlen die Ang.
K. k. priv. Theissbahn	.	.	.	.	11	14. 0.23.	?	1139,$_3$	.	.	.	.	R. 9. Von 7 fehlen die Ang.
Kgl. Ung. Staats-Eisenb.	.	.	.	.	1	4. 0. 7.	14981,$_5$	?	2	1.11.23.	?	?	

Hieraus berechnet sich die mittlere Laufdauer der im Jahre 1872 gebrochenen Achsen

	Jahre	Monate	Tage
bei Locomotiven mit	10	2	19
„ Tendern „	11	1	8
„ Wagen	11	7	23

Diese Ziffern differiren mit den in den Vorjahren nur wenig und documentiren auf's neue die Richtigkeit des einmal gethanen Ausspruches, die Dauer der Achse sei nur mit 10 Jahren zu veranschlagen. Die mittlere Dauer der Achsen war nämlich in den Jahren:

	1871 Jahre	1871 Monate	1871 Tage	1870 Jahre	1870 Monate	1870 Tage	1869 Jahre	1869 Monate	1869 Tage
bei Locomtiven	9	10	16	11	4	13	9	9	1
„ Tendern	13	11	27	13	4	20	11	10	16
„ Wagen	10	7	18	11	11	13	13	5	26

Von den Locomotiv-Achsen hatte die längste Dauer 25 Jahre 4 Monate und 29 Tage eine Kuppel-Achse der Hannover'schen Staats-Eisenbahn, — von den Tendern, 26 Jahre 2 Monate und 15 Tage eine Achse der K. k. priv. Oesterr. Staats - Eisenbahn - Gesellschaft — und von den Wagen, eine Achse derselben Gesellschaft gehörig, 22 Jahre 2 Monate und 6 Tage.

Die kürzeste Dauer der gebrochenen Achsen betrug

	Jahre	Monate	Tage
bei den Locomotiven	0	0	0
„ „ Tendern	0	2	13
„ „ Wagen	0	5	7

und war die Ursache des Bruches bei Ersterer wahrscheinlich nicht entsprechendes Material (Triebachse aus Gussstahl), da keine gewaltsame Inanspruchnahme voranging, — bei der zweiten, eine Bessemer Achse, schlechtes Material, und bei der letzteren, zu spätes Aussetzen nach eingetretenem Heisslaufen, in Folge dessen der Achsstummel abgewürgt wurde.

Aus der vorstehenden Zusammenstellung ergiebt sich ferner die durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl

bei den Locomotiven	27 555,$_0$
„ „ Tendern	32 266,$_9$
„ „ Wagen	21 266,$_1$

Bei den Locomotiven hatte die grösste Meilenzahl 48479 eine Achse der K. k. priv. Oesterr. Südbahn — bei den Tendern 54 026 eine Achse der Kaiser Ferd. - Nordbahn, — und bei den Wagen 63 961 eine der Braunschweig'schen Staatsbahn gehörige Achse.

Seit der letzten Revision haben zurückgelegt:

eine Locomotiv-Achse	2786,$_8$ Meilen
ein Tender- „	2115,$_2$ „
„ Wagen- „	1383,$_5$ „

Nachstehend sind diese Ziffern den in den früheren Jahren gegenüber gestellt.

		1872	1871	1870	1869
Meilen im Ganzen	Locomotive	27 555,$_0$	26 636,$_5$	34 241,$_7$	24 998,$_4$
	Tender	32 266,$_9$	39 024,$_0$	31 494,$_5$	34 339,$_8$
	Wagen	21 266,$_1$	21 615,$_7$	24 040,$_1$	17 794,$_8$
Meilen seit der letzten Revision	Locomotive	2786,$_8$	2253,$_0$	2110,$_7$	2347,$_9$
	Tender	2115,$_2$	2039,$_4$	1795,$_8$	2353,$_3$
	Wagen	1383,$_5$	1486,$_0$	1456,$_6$	1260,$_1$

Wir ersehen hieraus ein ziemlich gleiches Verhältniss zwischen den im Ganzen bis zum Bruch zurückgelegten Meilen, und den seit der letzten Revision durchlaufenen bei den verschiedenen Fahrzeugen, und haben immer die Wagenachsen die ungünstigste Ziffer, was wohl in dem Umstande liegt, als immer viele Wagenachsen durch besondere Einflüsse, als vernachlässigtes Heisslaufen, Zusammenstösse, Entgleisungen vor der gewöhnlichen Laufdauer zum Bruche kommen, das bei den Locomotiven und Tendern, welche Fahrzeuge stets unter besonderer Aufsicht stehen, nicht oder selten vorkömmt.

Rubrik 7 und 9. Name des Erzeugers oder des Lieferanten, Material und Erzeugungsart der Achsen.

Nachstehend sind die gebrochenen Achsen mit Rücksicht auf den Erzeuger oder den Lieferanten, mit Angabe der durchschnittlich zurückgelegten Meilenzahl und der durchschnittlichen Laufdauer zusammengestellt.

Name des Erzeugers oder des Lieferanten	Zahl der gebrochenen Achsen	Zahl der Achsen, von denen die Meilenzahl angegeben ist	Material der Achsen: Schmiedeeisen	Puddelstahl	Bessemer Stahl	Gussstahl	Bemerkung
			Laufdauer, Jahre, Monate und Tage und mittlere Meilenzahl				
Locomotive.							
Maschinenfabrik in Carlsruhe	1	1	24. 10. 6. 70152	.	.	.	Vordere Laufachse.
Kirkstall	1	1	15. 11. 13. 45855	.	.	.	Kupelachse.
A. Borsig in Berlin	3	3	.	.	.	10. 1. 11. 42464	2 Laufachsen. 1 Triebachse.
Krupp in Essen	1	1	.	.	.	11. 10. 4. 37000	Triebachse.
Günther, jetzt G. Sigl in W. Neustadt	1	1	15. 0. 17. 33635	.	.	.	Kuppelachse.
Neuberg Eisenwerk	2	2	13. 2. 15. 32021	.	.	.	2 Triebachsen.
Sharp in England	1	1	25. 4. 29. 32079	.	.	.	Kuppelachse.
A. Borsig in Berlin	2	2	9. 2. 5. 19260	.	.	.	Kuppelachse. Triebachse.
Maschinenfabrik der Staats.-E.-G.	2	2	12. 7. 28. 23037	.	.	.	1 Druckgestellachse. 1 Triebachse.
Daelen Schreiber in Bochum	1	1	.	.	.	0. 5. 11. 2067,6	Kurbelachse.
Neuberg Eisenwerk	1	1	.	.	4. 6. 7. 19459	.	Triebachse.
Eisenbahnwerkstätte Göttingen	1	1	6. 8. 1. 11207,1	.	.	.	Kurbelachse.
Stein u. Comp. in St. Annen	1	1	.	.	.	0. 5. 17. 2677,2	Triebachse.
Dietrich in Niederbronn	2	.	.	.	0 0	0 0	Triebachse. Kuppelachse.
Unbekannte Erzeugung	1	.	8. 11. 24. ?	.	.	.	Triebachse.
Tender.							
Prevali in Kärnthen	33	33 22	13. 1. 8. 34459	.	.	.	
Neuberg Eisenwerk	1	1	19. 8. 2. 54026	.	.	.	
Maschinenfabrik der Oesterr. Staats-E.-G.	2	2	16. 9. 13. 42556	.	.	.	
Eisenwerk Wasseralfingen	1	1	11. 3. 8. 42044	.	.	.	
A. Borsig in Berlin	2	2	12. 8. 25. 39143,5	.	.	.	
Maschinenfabrik zu Esslingen	2	2	6. 6. 7. 31000	.	.	.	
Eisenwerk in Reschitza	1	1	5. 4. 4. 10179	.	.	.	
G. Sigl in W. Neustadt	1	1	.	4. 0. 7. 14981,0	.	.	
Eisenwerk in Reschitza	1	1	.	.	1. 2. 26. 5243	.	
Maschinenfabrik der Oesterr. Staats-E.-G.	1	1	.	.	1. 1. 13. 5233	.	
Neuberg Eisenwerk	1	1	.	.	0. 2. 13. 133	.	
G. Sigl. in W. Neustadt	1	1	8. 11. 23. ?	.	.	.	
Unbekannt	3	.	.	.	.	.	
Wagen.							
Bochumer Verein	1	1	.	.	.	13. 2. 22. 22421,7	
Matth. Ludwarth, Liverpool	1	1	21. 4. 9. 57259	.	.	.	
Hugohütte	1	.	? ?	.	.	.	
Kirkstall in England	1	1	14. 1. 21. 19418,8	.	.	.	
Patent axle tree	1	1	15. 11. 0. 37469	.	.	.	
A. Borsig in Berlin	1	1	17. 3. 11. 41612	.	.	.	
Ternitzer Eisen- und Stahlwerk	1	1	0. 4. 11. 690	.	.	.	
Ch. L. Carels in Gent	1	1	1. 1. 19. 1239	.	.	.	

Name des Erzeugers oder des Lieferanten	Zahl der gebrochenen Achsen	Zahl der Achsen, von denen die Meilenzahl angegeben ist	Material der Achsen: Schmiedeeisen	Puddelstahl	Bessemer Stahl	Gussstahl	Bemerkung
			Mittlere Laufdauer, Jahre, Monate, Tage und mittlere Meilenzahl				
Owens in England	1	1	.	.	? 18475	.	
Lloyd forsters Axle tree Comp.	1	1	4. 2. 0. ?	.		.	
Pet. G.	1	1	20. 5. 11. ?	.			
Ganz u. Comp., Ofen	1	1	12. 9. 4. ?	.	.	.	
Lehrkind	1	1	.	13. 10. 2. 48431		.	
Carlshütte	1	1	0. 5. 7. 485	.	.	.	
Etabl. Parent, Schaken, Houer u. Caillet u. Co.	1	1	1. 9. 8. 769,1	.	.	.	
Peepenstock in Hörde	2	2	18. 1. 24. 59366,5	.	.	.	
Wasseralfingen	2	2	13. 9. 22. ?	.	.	.	
Krupp in Essen	2	2	.	.	.	8. 8. 13. 20509,2	
Wöhlert	2	2	20. 3. 9. 50120,1	.	.	.	
Reschitza Eisenwerk	2	2	3. 6. 9. ?	.	.	.	
D. Quillius	1	1	12. 6. 0. ?	.	.	.	
Zeltweg	2	2	10. 7. 0. ?	.	.	.	
Rothe Erde	3	3	9. 3. 24. 15952	.	.	.	
Laurahütte	3	3	8. 6. 6. 17333	.	.	.	
Witkowitzer Eisenwerk	4	4	10. 11. 26. 31200	.	.	.	R. 4. Von 2 fehlen die Meilen.
Englerth	1	1	.	5. 6. 7. 16361		.	
do.	5	5	12. 3. 0. 16263,0	.	.	.	
Hösch	2	2	.	4. 3. 18. 7890		.	
do.	5	5	12. 11. 9. 22936	.	.	.	
Phönix	1	1	.	0. 8. 19. 1300		.	
do.	9	8	14. 5. 20. 29250	.	.	.	
Hörder Verein	1	1	.	.	0. 5. 28. 903	.	
do.	4	4	.	7. 7. 9. 9773,9		.	
do.	7	7	7. 5. 5. 12968,3			.	
Prevali	26	3	14. 11. 27. 25392				R. 4. Von 1 fehlen die Angaben.
Unbekannt	15	.	.	.	.	.	

Wir finden in diesem Jahre zum ersten Mal den Bruch von Bessemer Achsen angeführt.

Aus dem Grunde, und weil dieses Material jetzt zu Achsen immer mehr verwendet wird, werden zweifelsohne die näheren Daten dieser Brüche interessiren und sind selbe deshalb nachstehend angeführt:

Nr.	Name der Eigenthumsbahn des Fahrzeuges	Gattung des Fahrzeuges und der Achse	gebrochen am	Zurückgelegte Meilen	Fabrikant der Achse	Dimensionen der Achse Stärke in der Nabe $=a$ Durchmesser des Stummels $=d$ Länge desselben $=l$	Normale Belastung der Achse Zoll-Ctr.	Ort der Bruchstelle	Angegebene Ursache des Bruches oder Bemerkung
1.	Kaiser Ferd. Nordbahn	Locomotiv-Triebachse	6/7. 1872	19459	Eisenwerk Neuberg	$a = 6'' 9'''$ $d = 6''$ $l = 7'' 11'''$	236,99	Im Zapfen	Die Construction der Achse. Hall System.
2.	Reichs-Eisenbahnen	Locomotiv-Kuppelachse	20/8. 1872	ohne	Dietrich in Niederbronn	$a = 6'' 11'''$ $d = 6'' 8'''$ $l = 6'' 10'''$	224,00	An der Innenseite des Laufes	Unganzes Material. (Inliegender Rahmen).
3.	Oesterr. St.-E.-Ges.	Tenderachse	31/5. 1872	5233	Fabrik der Oestr. St.-E.-Ges. in Wien	$a = 5'' 1'''$ $d = 3'' 4'''$ $l = 7'' 9'''$	143,25	Im Stummel	Mangelhafte Erzeugung. Rissig.
4.	do.	do.	13/9. 1872	133	Eisenwerk Neuberg	$a = 5'' 3'''$ $d = 3'' 6'''$ $l = 7'' 9'''$	150,00	do.	Grobkörniges Material.
5.	do.	do.	26/9. 1872	5243	Eisenwerk Reschitza	$a =$ $d =$ do. $l =$	143,95	do.	Unganzes und schlechtes Material.
6.	Magdeburg-Leipziger E.	Wagenachse	1/7. 1872	903	Hörder Verein	$a = 4'' 10'''$ $d = 3'' 4'''$ $l = 5'' 9'''$	145,00	do.	Schlechtes Material. Kurzbrüchig.
7.	Lemberg-Czernowitzer	do.	29/1. 1872	18475	Owens	$a = 4'' 4'''$ $d = 3'' 4'''$ $l = 7'' 6'''$	135,00	do.	In Folge Heisslaufens.

Wie zu ersehen, sind dieselben mit Ausnahme der ersteren, bei welchen die Construction Ursache des Bruches war, nach kurzer Verwendung und angeblich wegen schlechtem Materiale gebrochen. Bei einigen derselben scheinen jedoch die Achsprügel zu wenig lang gewesen, so dass die abgeschnittenen Endstücke zu kurz und deshalb die Enden der Achse unganz waren.

Um kein Misstrauen aufkommen zu lassen, wird es sich für die Fabrikanten empfehlen, besonders bei jenen, welche sich erst der Ver- [illegible] Mater[illegible] wachen.

Die Eisenbahnverw[illegible] wieder werden gut thun, nur Bessemer Material guter Qualität zu verwenden, zweckmässige und gewissenhafte Proben vorzunehmen, denn es wäre ein grosser Verlust sowohl für die Bahnen, wie für die Eisenwerke, wenn dieses zu Achsen so ausgezeichnete Material, selbst nur auf kurze Zeit im Vertrauen sinken würde.

Rubrik 8. Die Gattung der Achse und des Fahrzeuges, die Gattung des Zuges sowie dessen Geschwindigkeit, zur Zeit des Bruches sind aus der folgenden Tabelle zu ersehen.

Benennung der Züge		Locomotive	Tender		Wagen		Summa der Brüche	Bemerkung
		6rädrige	4rädrige	6rädrige	4rädrige	6- u. 8rädrige		
Eilpersonenzüge	volle Geschwindigkeit	8rädr. Laufachse		1			2	
	gemässigte „			2			2	
	in der Ruhe bemerkt	6rädr. Triebachse					1	
Personen- und gem. Züge	volle Geschwindigkeit	Laufachse do. Kuppelachs.		3	4		10	
	gemässigte „	Laufachse Triebachse do. Kuppelachs.		3		3 (Personen) 8rädrig	10	
	in der Ruhe bemerkt			4	3		7	
Last- und Material-Züge	volle Geschwindigkeit	Triebachse Kurbelachse Kuppelachs.		8	37	3 8rädrig 3 6rädrig	54	
	gemässigte „	Triebachse 3 Stück	1	8	31	3 8rädrig	46	
	in der Ruhe bemerkt	Triebachse 2 Stück		6	23		31	
Leere Fahrten der Maschine	volle Geschwindigkeit							
	gemässigte „	Kuppelachs.		4			5	
	in der Ruhe bemerkt	do.		4			5	
Rangirdienst	gemässigte Geschwindgk.	1 Kurbel. 1 Triebachse		6	3	1 8rädrig	12	
	in der Ruhe bemerkt							
	Zusammen	21	1	49	101	13	185	

Nach dieser Tabelle sind Brüche

66 = $35,_7$ % bei voller } Geschwindigkeit,
75 = $40,_6$ % bei mässiger }
und 44 = $23,_7$ % in der Ruhe bemerkt worden.

Letztere Brüche sind wieder zum grossen Theile solche, welche in Folge Heisslaufens entstanden, und deren Zahl wohl immer kleiner werden wird.

Im Nachstehenden geben wir das Verhältniss in den früheren Jahren:

	1869	1870	1871	1872
volle Geschwindgk.	83 = $50,_9$ %	45 = 38 %	72 = 39 %	66 = $35,_7$ %
mässige Geschwind.	49 = $30,_1$ %	49 = 41 %	67 = 36 %	75 = $40,_6$ %
in der Ruhe bemerkt	31 = $19,_0$ %	26 = 20 %	47 = 25 %	44 = $23,_7$ %
	12 ohne Angabe.			

Wir finden also, dass die Zahl der bei voller Geschwindigkeit stattgehabten Achsbrüche sonst immer weit unter 50 % der ganzen Zahl bleibt und verweisen wir bezüglich der Ursache dieser Erscheinung auf die in den früheren Jahren gemachten Bemerkungen.

Rubrik 18. Die Folgen des Bruches sind durch nachstehende Zusammenstellung ersichtlich gemacht.

Gattung des Zuges und des Fahrzeuges, in dem der Bruch erfolgte		Folgen des Bruches: Blosse Entgleisungen	Beschädigung eines Fahrzeuges	Beschädigung mehrerer Fahrzeuge	Zertrümmerung von Fahrzeugen	Beschädigungen des Bahnkörpers u. der Fahrzeuge	Menschenleben beschädigt	Ohne Folgen	Bemerkung
Eilzüge	Locomotive							2	
	Tender							3	
	Personenwagen								
	Lastwagen								
Personen- u. gem. Züge	Locomotive		3					4	
	Tender	1						9	
	Personenwagen					2*		1	* Bloss die Bahn.
	Lastwagen		3	1				3	
Last- und Material-Züge	Locomotive		1					7	
	Tender	1				1*		21	* Bloss die Bahn.
	Personenwagen								
	Lastwagen	4	15	7	2	12*	1°	59	* Hiervon in 4 Fällen bloss die Bahn. ° Die Beschädigung war eine leichte.
Leere Maschine	Locomotive		2						
	Tender							8	
Verschieben	Locomotive							2	
	Tender							6	
	Personenwagen								
	Lastwagen		1					3	
Zusammen	Locomotive	.	6	.	.	.	.	15	
	Tender	2	.	.	.	1	.	47	
	Personenwagen	.	.	.	.	2	.	1	
	Lastwagen	4	19	8	2	12	1	65	

6 = 3,2 % haben bloss [illegible] Fahrzeuge,
35 = 18,9 % Beschädigung von Fahrzeugen,
15 = 8,1 % „ an der Bahn,
1 = 0,6 % „ von Menschenleben
verursacht.

Abweichend von den in den früheren Jahren vorgekommenen Achsbrüchen hatte kein einziger umfangreiche Zerstörungen an Fahrbetriebsmitteln oder der Bahn zur Folge; doch wird der günstige Verlauf wohl keinen Techniker sorglos machen nicht nur bezüglich der Wahl einer guten Construction und eines guten Materials für die Achse wie auch bezüglich der Instandhaltung der Fahrzeuge, da der günstige Verlauf doch nur auf einen glücklichen Zufall zurückzuführen ist.

Rubrik 10. Ort der Bruchfläche.

Gattung des Fahrzeuges		An der Zapfenwurzel	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Bemerkung
Locomotive	Laufachse			3		1		
	Triebachse, gerad.	2	1	2	2	3		
	Kurbelachse			2				
	Kuppelachse			4	1			
Tender		26		11	13			
Lastwagen	4 rädrige	66	1	4	19	7	4	
	6 „	2						
	8 „	2		2	4			
Personenwagen, 8 rädrige				2	1			
Summa der Brüche		98	2	30	40	11	4	

Nach dieser Tabelle sind:
98 = 52,9 % an der Zapfenwurzel,
2 = 1,1 % „ „ Aussenseite der Nabe,
30 = 16,2 % „ „ Innenseite „ „ ,
30 = 21,7 % in der Nabe selbst,
11 = 5,9 % gegen die Achsmitte zu,
4 = 2,2 % mehr als einmal gebrochen.

Im Nachstehenden geben wir diese Daten in den früheren Jahren.

	1869	1870	1871	1872
In der Zapfenwurzel	48 = 29,4 %	60 = 45,4 %	92 = 49,4 %	98 = 52,9 %
An der Aussenseite der Nabe	—	—	3 = 1,6 %	2 = 1,1 %
An der Innenseite der Nabe	67 = 41,1 %	44 = 33,3 %	37 = 19,8 %	30 = 16,2 %
In der Nabe selbst	24 = 14,7 %	13 = 9,9 %	19 = 15,7 %	40 = 21,7 %
Gegen die Achsmitte zu	19 — 11,7 %	13 = 9,9 %	21 = 11,3 %	11 = 5,9 %
Mehr als einmal gebrochen	5 = 3,1 %	2 = 1,5 %	4 = 2,2 %	4 = 2,2 %

Aus der Betrachtung dieser Ziffern ergiebt sich von selbst, an welchen Stellen vornehmlich die Achsen bezüglich etwaiger Anbrüche zu untersuchen sind, da unter Hinweis auf die folgenden Tabellen der weitaus grösste Theil der gebrochenen Achsen wieder alte Anbrüche hat.

Rubrik 11. Beschaffenheit der Bruchfläche.

Gattung des Fahrzeuges		Ort der Bruchstelle: An der Zapfenwurzel	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Mangelhafte Beschaffenheit des Materials	Mangelhafte Schweissung und Guss	Bemerkung
Locomotive	Laufachse			3		1			2	
	Triebachse	2	1	2	2	3		2	1	
	Kurbelachse			2						
	Kuppelachse			4	1				1	
Tender		26		11	13			7	2	
Lastwagen	4 rädrige	66	1	4	19	7	4	20	4	
	6 „	2								
	8 „	2		2	4			2		
Personenwagen, 8 rädrige				2	1			2		

Gattung des Fahrzeuges		Ort der Bruchstelle: An der Zapfenwurzel	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Zusammen		Bemerkung
Locomotive	frisch gebrochen			2		1				
	weniger als 1/3 alter Bruch		1	6		2				
	mehr als 1/3 alter Bruch	2		3	3	1				
Tender	frisch gebrochen	2								
	weniger als 1/3 alter Bruch	9		1	2					
	mehr als 1/3 alter Bruch	15		10	11					
Wagen	frisch gebrochen	24		1		1	2			
	weniger als 1/3 alter Bruch	13	1	4	4	1	2			
	mehr als 1/3 alter Bruch	33		3	20	5				
Zusammen	frisch gebrochen	26		3		2	2	33		
	weniger als 1/3 alter Bruch	22	2	11	6	3	2	46		
	mehr als 1/3 alter Bruch	50		16	34	6		106		

Nach dieser Zusammenstellung hatten
33 = 17,8 % frische Brüche,
46 = 24,9 % Anbrüche mit weniger als 1/3 des Querschnittes,
106 = 57,3 % solche mit mehr als 1/3 des Querschnittes.

Wird in Betracht gezogen, dass die frischen Brüche grösstentheils jene Achsen betreffen, welche in Folge vernachlässigten Heisslaufens gebrochen, somit doch nur ausnahmsweise Fälle sind, so kann füglich gesagt werden, es bricht selten eine Achse, welche nicht anbrüchig war, welche Erscheinung auch schon in den früheren Jahren aufgetreten ist.

Rubrik 12. Belastung des Achszapfens bei normaler Benutzung des Fahrzeuges.

In der folgenden Tabelle sind die Belastungen der Achszapfen mit Beziehung auf den Querschnitt in der Nabe dargestellt.

Belastung des Achszapfens pro □″ in der Nabe in Zoll-Pfund	Locomotive mit aussen-liegenden Rahmen	Locomotive mit innen-liegenden Rahmen	Tender	Wagen: Personen-wagen	Wagen: Lastwagen
100— 125 . .	.	.	.	.	1
125— 150 . .	.	.	.	.	.
150— 175 . .	.	.	.	.	.
175— 200 . .	2	.	1	.	2
200— 225 . .	.	1	1	.	2
225— 250 . .	1	1	.	.	2
250— 275 . .	.	4	1	.	6
275— 300 . .	1	4	4	3	9
300— 325 . .	.	1	6	.	11
325— 350 . .	.	1	17	.	15
350— 375 . .	.	2	7	.	18
375— 400 . .	.	2	3	.	15
400— 425 . .	.	.	2	.	9
425— 450 . .	.	.	4	.	16
450— 475 . .	.	.	4	.	3
475— 500 . .	.	.	.	.	2
500— 525 . .	.	.	.	.	.
525— 550 . .	.	.	.	.	.
550— 575 . .	1	.	.	.	.

Die Mehrzahl der gebrochenen Tender- und Wagenachsen hatte wieder eine Belastung von ca. 300 bis 450 Zoll-Pfund pro □″ in der Nabe, somit wieder weniger als die gestattete grösste zulässige nach den Vereinsvorschriften.

Rubrik 13. Belastung der Achsen zur Zeit des Bruches.

Fast sämmtliche gebrochene Achsen waren zur Zeit des Bruches unter dem Normale belastet; 4 waren wenig, 1 bedeutend überlastet, so dass in Folge dessen der Bruch eintrat.

Rubrik 14, 15, 16 und 17. Gewicht der Räderpaare und der Achsen, Durchmesser der Räder, Beschreibung der Lagerbüchsen und der Federhaltung.

Bezüglich der in diesen Rubriken gemachten Angaben ist insofern nichts zu bemerken, als aus denselben keine merklichen Einflüsse auf die Achsbrüche entnommen werden konnten, und wird nur angeführt, dass von den wegen vernachlässigten Heisslaufen gebrochenen Achsen 7 von unten und 14 von oben und unten zu schmierende Oellager hatten.

Ursache der Brüche.

Die Ursachen der Brüche, welche theils in den Achsbruchtabellen selbst angegeben, theils aus den Aufzeichnungen und aus dem Vergleich der Daten bestimmt worden sind, sind nachstehend zusammengestellt.

Gattung des Fahrzeuges		Gewöhnliche Abnutzung	Schlechtes Material	Schlechte Anarbeitung der Achse	Schlechte Construction der Achse	Ueberlastung	Entgleisung	Heisslaufen	Diverse	Alter Anbruch, der zu entdecken war	Alter Anbruch, der nicht zu entdecken war	Bemerkung
Locomotive .	Laufachse .	1	2	1						2	1	
	Triebachse .	6	1	2	1					3	4	
	Kurbelachse		2							1	.	
	Kuppelachse	3	1	1						2	1	
Tender		38	8	1	2		1			25	18	
Lastwagen .	4 rädrige .	61	13	2	2	1		21	1	52	19	
	6 „ .	2								1	.	
	8 „ .	6			2					1	6	
Personenwagen, 8 rädrige .		1			2					.	2	
Zusammen		118	27	7	9	1	1	21	1	87	51	

Die Brüche ordnen sich nach der Zahl wie folgt:

118 = 63,8 % wegen gewöhnlicher Abnutzung,
27 = 14,6 % „ schlechten Material,
21 = 11,4 % „ Heisslaufen,
9 = 4,9 % „ schlechter Construction,
7 = 3,8 % „ „ Anarbeitung,
1 = 0,5 % „ Ueberlastung,
1 = 0,5 % „ Entgleisung,
1 = 0,5 % „ Zusammenstoss.

Von den 118 Stück, welche wegen gewöhnlicher Abnutzung brachen, hatten alle alte Anbrüche, und waren selbe bei 87 an leicht sichtbaren Stellen. Es hätten somit wenigstens diese durch frühere Revision entdeckt und der Bruch vermieden werden können.

Im Anhange geben wir noch eine Uebersicht der in den letzten 9 Jahren auf sämmtlichen Deutschen Vereins-Eisenbahnen an den denselben zugehörigen Fahrbetriebsmitteln vorgekommenen Achsbrüchen, und sind diese zu jenen, sowie zu den zurückgelegten Achsmeilen in Relation gebracht.

Wir finden bei einem Vergleich der Ziffern der 3 letzten Colonnen eine, wenn auch nicht immer gegen das Vorjahr fortschreitende Besserung und bereits eine bedeutende Sicherheit gegen Achsbrüche während des Betriebes erzielt, mit der man sich, wäre es nicht der wichtigste Bestandtheil der Fahrzeuge, zufrieden geben könnte.

Vergleichende Zusammenstellung zwischen den Achsbrüchen, Fahrbetriebsmitteln und den von diesen zurückgelegten Meilen.

Jahr	Vorgekommene Achsbrüche bei (eigenen): Locomotiven	Tendern	Personenwagen	Lastwagen	Bestand der: Locomotive	Tender	Personenwagen	Lastwagen	Zurückgelegte Meilen: Locomotive und Tender	Achsmeilen der: Personenwagen	Lastwagen	Verhältniss zwischen den Achsbrüchen und den: Locomotiven	Tendern	Personenwagen	Lastwagen	Verhältniss zwischen den Achsbrüchen und den Meilen bei: Locomotiven	Tendern	Achsmeilen bei: Personenwagen	Lastwagen
1863	28	25	2	120	4510	4149	9035	87873	11989706	88789753	386241829	1 : 161	1 : 166	1 : 4518	1 : 732	1 : 428204	1 : 479588	1 : 44394877	1 : 3218682
1864	39	37	4	171	4768	4397	9714	93428	13440281	94766912	452097769	1 : 122	1 : 119	1 : 2428	1 : 546	1 : 344623	1 : 363251	1 : 23691728	1 : 2643847
1865	50	55	4	117	5008	4614	10220	100868	14497089	97329509	491971588	1 : 101	1 : 83	1 : 2555	1 : 862	1 : 288941	1 : 263583	1 : 24332377	1 : 4204885
1866	29	42	6	136	5297	4904	10602	110271	15941694	103896401	542095413	1 : 183	1 : 117	1 : 1767	1 : 811	1 : 549713	1 : 379564	1 : 17316067	1 : 3985996
1867	29	63	4	144	5814	5354	11382	121[illegible]97	18107099	115434456	594524804	1 : 200	1 : 85	1 : 2846	1 : 846	1 : 624383	1 : 287414	1 : 28858614	1 : 4128644
1868	42	81	2	134	6375	5897	12353	133268	19969588	125404384	670459624	1 : 152	1 : 73	1 : 6177	1 : 994	1 : 475466	1 : 246538	1 : 62702192	1 : 5003430
1869	25	66	12	167	7072	6525	13458	148670	22100839	141373742	724454353	1 : 283	1 : 99	1 : 1122	1 : 890	1 : 884034	1 : 334861	1 : 11781145	1 : 4438050
1870	25	33	4	104	7732	7021	15066	164636	23681174	141064010	754977308	1 : 309	1 : 213	1 : 3766	1 : 1583	1 : 947246	1 : 717611	1 : 35266002	1 : 7259397
1871	20	61	17	160	8731	8010	16920	188065	33981291	174138381	943399029	1 : 437	1 : 131	1 : 995	1 : 1175	1 : 1699065	1 : 557070	1 : 10243434	1 : 5896244
1872																			

Die geehrten Eisenbahnverwaltungen werden finden, dass die Zahl der Achsbrüche in dieser Uebersicht nicht mit jener übereinstimmt, welche in der statistischen Zusammenstellung derselben angegeben. Der Grund liegt in dem, dass Letztere nur jene enthalten könne, über welche die Bahnverwaltungen Tabellen einsendeten, viele aber deren Einsendung unterlassen haben.

Mit Rücksicht auf den Werth, den die Kenntniss der auf allen anderen Bahnen stattgehabten Achsbrüchen für die Bahnverwaltungen haben, kann gewiss erwartet werden, dass dem hiermit gestellten Ersuchen, die Tabellen einzusenden, allseitig entsprochen werden wird.

Wien, am 20. März 1874.

Direction der K. K. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.



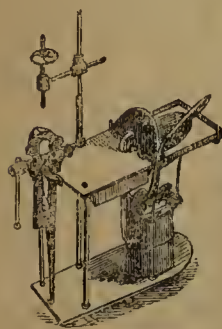
C. W. Julius Blancke & Co.

Maschinen- & Dampfkessel-Armaturen-Fabrik

Merseburg

liefern

Manometer, Vacuummeter, Pyrometer, Hub- & Rotationszähler, Wasserstandszeiger, Speiserufer, Ventile, Hähne, Dampf- und Wasserschieber, Contensationstöpfe, Schmierapparate, Injecteure, Pumpen, Centrifugal-Regulatoren (System Roell) Dampfdruck-Regulatoren etc.



Feldessen jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele

Stuttgart.



Lager von echt Englischen kurzgliedrigen appropirten

Krahn-, Schiffs- & Flaschenzugketten

bei

M. Selig jr. & Comp.

Karl-Strasse 20

Berlin.

Jeder Auftrag wird sofort effectuirt.

Julius Reunert

Gotha.

Agentur Ein- & Verkaufsgeschäft für Eisenbahn-Material etc.

offerirt:

Tiegelstahl-Achsen, Bandagen, Schmiedestücke in Eisen und Stahl, Gussstahlfaçonguss, Bleche, Stab- und Façon-Eisen Werkzeugmaschinen, Bufferstangen und Hülsen, Zughaken, Kuppelungen, Schraubstöcke, Ambose, Winden, schmiedbaren Eisenguss, rohe und blank bearbeitete Schrauben und Muttern, Tirefonds verzinkt und unverzinkt, Siederohre etc. etc.

Alle Artikel aus den renommirtesten Fabriken werden billigst und in bester Ausführung geliefert.

Verlag der **Reichs-Gesetze, Fr. Kortkampf** in Berlin.

Unter der Presse sind:

Betriebs-Reglement für die Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnen vom Mai 1874. Text-Ausgabe mit ausführlichem Inhalts und Sachregister. Kl. 8°; in steifem Umschlag geheftet 5 Sgr.; kart. 6 Sgr.

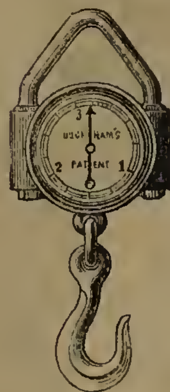
Die von uns veranstaltete Ausgabe des Reglements von 1870/71 ist in 8 Auflagen erschienen und bei einer grossen Anzahl von Bahnen für den dienstlichen Gebrauch eingeführt. Eine allgemeine Einführung hoffen wir für die veranstaltete Ausgabe des Reglements vom Mai 71 herbeizuführen durch Correctheit des Textes, übersichtlichen Druck, gute Ausstattung und äusserst billigen Preis. — Wir liefern bei directer Entnahme von uns per Kasse

25 Exempl.	à Exempl.	4	Sgr.
100	„ à	„ 3	„
250	„ à	„ $2^1/_2$	„
500	„ à	„ 2	„
1000	„ à	„ $1^3/_4$	„
2000	„ à	„ $1^1/_2$	„

Bei Entnahme von 500 Exempl. wird auf Wunsch die Firma der betr. Bahn auf den Umschlag kostenfrei aufgedruckt. — Bei Entnahme von 1000 Exempl. an liefern wir zu gleichen Bedingungen wie oben nur für Oesterreich berechnete Ausgaben.

Die abweichenden Bestimmungen für Oesterreich betr. Zuständigkeit der Behörden sind in Noten berücksichtigt.

Das Eisenbahn-Transportgeschäft. Ein Beitrag zu der von Dr. Epstein veröffentlichten Kritik über das neue Deutsch-Oesterreichische Betriebs-Reglement und Widerlegung einiger von ihm über dasselbe gemachten Bemerkungen von F. Waruschow-Jarocicwicz. Gr. 8°, eleg. geh. etwa 10 Sgr.



Hydrostatische Waagen & Dynamomêtre

empfehlen

Delisle & Ziegele,

Stuttgart.

Da alle Deutschen und Oesterr.-Ungarischen Postanstalten und Buchhandlungen Bestellungen auf die Zeitung annehmen, so bitte ich bei mir nur dann zu bestellen, wenn Kreuzbandsendung gewünscht wird. Das Kreuzbandporto beträgt ausser dem Abonnementspreis von $1^1/_3$ Thaler vierteljährlich: in Deutschland und Oesterreich-Ungarn 15 Ngr., für Dänemark, Frankreich, Grossbritannien und den Niederlanden 1 Thlr., für Belgien, Italien, Russland und die Schweiz $22^1/_2$ Ngr., für Schweden, Norwegen und Vereinigten Staaten von Nordamerika $1^1/_2$ Thlr. vierteljährlich.

Leipzig.

Adolph Refelshöfer.

Dieser Nummer liegt bei der dritte Bogen des Preiscourants von Gebrüder Decker & Co. in Canstatt (Württemberg).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 42. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 29. Mai 1874. (Schluss der Nummer: 27. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt der Fahrplan der Berliner Verbindungsbahn vom 1. Juni c. bei. Die Red.

Zur Reform des Eisenbahnbetriebs.

IV. Vom Sparen.

Unter Sparen versteht man allgemein die Verbesserung der finanziellen Betriebsresultate durch Verminderung der Ausgaben.

Die Manieren, dies zu erreichen, sind die verschiedensten, die Erfolge dem entsprechend, gelegentlich selbst kläglich, kostspielig, ruinös.

Das Geheimniss eines sicheren, guten Resultates ist einfach: Thue das N o t h w e n d i g e r e c h t z e i t i g und z w e c k e n t s p r e c h e n d.

Die Ersparniss soll in der Beschränkung auf das Nothwendige liegen. Der Betrieb braucht keinen Luxus, wohl aber gut angelegte Bahnen und Bahnhöfe, gut construirte und unterhaltene Gleise, Wagen und Maschinen. Das Nothwendige soll aber rechtzeitig geschehen und zweckentsprechend ausgeführt werden; Billigkeit des Materials und der Arbeit muss untergeordnete Rücksicht bleiben.

Die bau- und maschinentechnischen Branchen sind die berufenen Organe für Herstellung und Unterhaltung aller äusseren Mittel des Betriebes — wie sparen dieselben in obigem Sinne?

Wenn beim Bau einer Bahn möglichste Vermeidung der Erdarbeiten, Brücken, Tunnels, Ankäufe theurer Ländereien etc. leitendes Princip ist, erhält man im schwierigen Terrain wohl Profile und Alignements, welche für die ganze lange Zeit des Betriebes einen mehrfachen Aufwand für Zugkraft, Maschinen, Wagen und Bahn Unterhaltung bei geringerer Nutzleistung erfordern, sowie die Möglichkeit von Unfällen erhöhen. Dies Sparsystem wird für den Betrieb stets sehr kostspielig, kann ruinös werden.

Der verschleppte Bau eines Güterschuppens wird bei Annahme eines mässigen Verlustes nach einem Jahre leicht 100 Proc. theurer, oder wenn inzwischen der Verkehr sich weggewöhnt, überhaupt eine unnütze Ausgabe sein: eine dauernde Mehreinnahme ist vielleicht der Bahn verloren.

Die Verbindung zweier, in eine Kopfstation (oder als solche in einem concreten Falle auftretende Wechselstation) einlaufender Bahnen durch eine Umgehungs-Curve, wird bei starkem Durchgangs-Verkehr über diese Bahnen die Station von einer Zahl ein- und ausfahrender, sowie stationirender Züge befreien, die Frage der Bahnhofserweiterung dauernd beseitigen, die Sicherheit des Stationsbetriebes sowie die Leistung der Manövermaschinen erhöhen und die Transporte beschleunigen.

Raummangel, sowie unpractisch gelegene Schuppen, Lade- und Rangirgeleise erfordern das Mehrfache von Rangirkraft, das Mehrfache an Zeit.

Anlage von Hilfslade-Apparaten gestatten, das Arbeiter-Personal zu verringern, die Leistung zu erhöhen.

Der Maschinentechnik und dem Werkstättendienst möchte die erschreckende Höhe des Procentsatzes der unlauffähigen Wagen beweisen, dass hier ein grosses Feld für Ersparnisse liegt.

Man lässt neue Wagen bauen, weil die vorhandenen nicht coursiren; man zahlt Umladungen, hat Verzögerung der Güter, discreditirt die Linie, verliert Frachten, zahlt Entschädigungen wegen des mangelhaften rollenden Materials. Woher diese Verluste? Weil man nicht rechtzeitig für Ersatzstücke sorgt, weil bei Beschaffung derselben wie des Schmiermaterials die Billigkeit höher gestellt wird, als die Gediegenheit und gute Qualität.

Dichtschliessende Achslagerkasten, gut aufgepasste Hartgusslager, gute Schmiervorrichtungen und Schmierstoffe, ausgebildete Stationsschmierer, postirt auf mässig langen Zugetappenstationen, auf denen die Züge ausreichend lange halten, stets volle Schmierbüchsen, Beseitigung der Oelprämie, tüchtige Wagenmeister auf den Uebergangs- und Hauptstationen, welche gleichzeitig die Schmierer und Werkstätten-Arbeiter beaufsichtigen; sofortige Herstellung aller kleineren Reparaturen unter Benutzung der in gut ausgestatteten Nebenmagazinen niedergelegten Reserve- und Vorrathsstücke aller Art, Detachirung der erforderlichen Arbeiter auf die bedeutenden Puncte zur Vermeidung der Umladung und des Ueberführens der Wagen in die Werkstätten sind mächtige Ersparnissmittel.

Statt zu ergänzen und zu repariren wird oft ein Defect-Zettel an den Wagen geklebt, eine Meldung und verschiedene Briefe und Verhandlungen geschrieben, der Wagen aber läuft defect weiter oder in die Werkstatt. — Der Form ist durch den Zettel genügt, aber die Schäden werden grösser, die Werkstätten überfüllt.

Für den Fahrdienst habe ich vor Jahren auf leichtere Con-

struction der Wagen zu Erhöhung der Nutzleistung der Maschinen, auf Verbesserung der Bremsvorrichtungen und Annahme eines der Systeme aufmerksam gemacht, welche gestatten, zwei zusammenstehende Bremsen durch einen Mann zu bedienen. In dem grossen Bremser-Personale unterhält und erzieht man ein Corps indolenter Beamten.

Im Stationsdienst ist die Selbstverantwortlichkeit jedes Unter- und Ober-Beamten für seine ihm übertragenen Diensthandlungen einzuführen, und der grössere Theil des Aufsichtspersonals kann verschwinden. Natürlich muss das Unterpersonal aus gutem Stoffe und nicht aus den Leuten recrutiren, die sonst keinen Cours haben.

In dem Speditionsgeschäft und der Verwaltung ist der Papierverbrauch imposant, aber kostspielig, sowohl materiell als durch die Menge der Kräfte, welche sich mit dem Consum beschäftigen.

Bezüglich des Speditionswesens erlaube ich mir, mich auf die dasselbe behandelnde Brochüre zu beziehen. In der Verwaltung erfordern die Untersuchungen, Reclamationen und Rechnungssachen die meiste Schreibarbeit. Bei den ersten beiden sind die beschränkten Befugnisse der Bezirks - Beamten (die natürliche Ursache: statt auf der Stelle zu ordnen, zu entscheiden, wird geschrieben. Für die Form der Rechnungssachen entscheiden die Ansprüche der höhern Controlstellen. Vielleicht dürften diese einer Vereinfachung geneigt sein, so dass statt der vielen Duplicatbogen die oft nur eine Zeile Text, aber lange gleichartige Aufschriften und Atteste enthalten, entsprechende Zusammenstellungen einzuführen wären.

Mit der Verminderung des ungeheuern Papiergewichts, das auf dem Betriebe lastet, würde dieser aufathmen und sich freier bewegen können.

Ich habe cursorisch die Richtungen angedeutet, in welchen durch den Betrieb mit Erfolg Ersparnisse gemacht werden könnten. Gebräuchlicher ist's, in der billigen Beschaffung, dem Aussetzen des Angriffs bis zur brennend gewordenen Frage, dem Abstreichen der Arbeitshilfen die Ersparnisse zu suchen.

Nicht selten entzieht man dem Betriebe durch die Arbeitshilfen die Mittel, um die Nachtheile auszugleichen, welche daraus entstanden sind, dass das Nothwendige nicht rechtzeitig und zweckentsprechend geschehen ist, und es treten Verkehrsbelästigungen und Einnahme-Verminderungen auf, die allerdings nicht, wie die Ausgaben einer formellen Prüfung unterzogen und in positiven Zahlen ausgedrückt werden können.

Thunlichste Beschränkung des Beamten- und des Arbeiter-Personals ist selbstredend geboten, da jede ständige Arbeitskraft sich hoch beziffert. Der Betriebsdienst ist indess oft anspruchsvoll und lässt nicht immer Minimalziffern zu, welche sich auf das Princip absolut gleicher Vertheilung der Arbeit auf Alle stützen. Häufig muss eine grosse Arbeitsmenge in einer gegebenen kurzen Zeit bewältigt werden; die Zahl der Beamten und Arbeiter muss also für dieses Maximum der Arbeit genügen: der Zeitverminderung entspricht unter sonst gleichen Verhältnissen die Kraftvermehrung. Aufgabe der Verwaltung wird es sein, die Ausführungsmanipulationen zu vereinfachen und zu erleichtern, so wird sich als Folge das gewünschte Resultat von selbst ergeben.

Im Uebrigen ist Vergeben der Hand- und Schreibarbeiten des gesammten Speditionswesens an geeignete Personen bereits anderweit vorgeschlagen, in Einzelnheiten selbst schon auf Bahnen des Vereins mit Erfolg geübt. Trommer.

Die finanziellen Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen von 1855 bis 1873.

Ein Beitrag zur vergleichenden Eisenbahnstatistik von Dr. G. Stürmer.

B. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals.
			35. Homburger Eisenbahn.				
1865	18	87672	8280	3265	39,4	5015	5,7
1867	18	87703	8024	3319	41,4	4705	5,4
1868	18	88144	8079	3293	40,8	4786	5,4
1869	18	88144	9416	3656	38,8	5760	6,5
1870	18	88144	7276	3625	49,8	3651	4,1
1871	18	88144	10327	4427	42,9	5900	6,7
1872	18	88144	12148	5624	46,3	6524	7,4
1873	18	88144	9041	5024	55,6	4017	4,6
			36. Kirchheimer Bahn.				
1868	7	34167	3379	1742	51,5	1637	4,7
1869	7	34167	3779	1773	46,9	2006	5,4
1870	7	34167	3413	1865	54,6	1548	4,5
1871	7	34167	3771	2070	54,9	1701	5,0
1872	7	34167	5182	2884	55,7	2298	6,7
			37. Köln-Mindener Bahn.				
1855	285	85912	13098	6383	48,7	6715	8,6
1860	336	89321	15488	5695	36,8	9793	10,5
1865	519	118065	19240	8191	42,6	12012	9,9
1867	529	121871	18605	9233	49,6	10938	8,7
1868	532	121837	18478	9004	48,7	10873	8,6
1869	534	122101	19005	8516	44,8	11824	9,4
1870	534	122950	21115	9120	43,2	13459	10,6
1871	534	123373	23073	10297	44,6	14294	11,2
1872	564	116879	22199	10479	45,5	12091	10,3
1873	731	—	22088	—	—	—	—
			38. a) Leipzig-Dresdner Bahn.				
1855	115	66383	14297	6168	43,1	8129	11,0
1860	115	76975	16243	7765	47,8	8478	11,0
1865	124	74347	20414	9271	45,4	11143	15,0
1867	167	79079	19678	9807	49,8	9871	11,1
1868	221	73839	17975	8886	49,4	9089	9,9
1869	226	72798	13701	7448	54,4	6253	8,6
1870	226	73374	14646	7864	53,7	6782	9,2
1871	226	73630	17752	9711	53,6	8241	11,2
1872	226	73773	17228	9773	56,7	7465	10,1
1873	250	—	16899	—	—	—	—
			b. Cottbus-Grossenhainer Bahn.				
1870	80	19942	933	820	87,9	113	0,6
1871	80	19942	2137	1438	67,3	699	3,5
1872	80	20563	3339	1971	59,0	1368	6,6
1873	80	20563	3918	2566	65,5	1352	6,6
			39. Ludwigsbahn.				
1855	6	20530	6544	3845	58,8	2699	13,1
1860	6	20564	8568	5842	68,2	2726	13,2
1865	6	20564	10117	6084	60,1	4033	19,6
1867	6	20618	10340	5017	48,5	5331	25,8
1868	6	20618	10318	3955	38,3	6364	30,8
1869	6	20618	10880	4523	41,6	6358	30,8
1870	6	20618	10204	5176	50,7	5028	24,4
1871	6	20618	11184	5309	47,5	5875	28,5
1872	6	20618	15300	7650	50,0	7650	37,1
1873	6	20618	16000	7840	49,0	8160	39,5
			40. Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Bahn.				
1855	47	53910	3644	2157	59,2	1487	2,8
1860	47	53910	4590	2425	52,8	2165	4,0
1865	110	53761	5401	3054	56,5	2347	2,9
1867	110	61872	4863	2804	57,7	2058	3,3
1868	110	61939	4396	2835	57,4	2101	3,4
1869	111	61566	5203	2864	54,7	2357	3,8
1870	111	61658	5668	3053	53,9	2615	4,2
1871	111	61658	7028	3807	54,2	3221	5,2
1872	111	61673	7954	4077	51,2	3377	6,3
1873	111	—	8622	—	—	—	—
			41. Märkisch-Posener Bahn.				
1870	271	53407	832	706	84,8	126	0,2
1871	271	55618	1997	1326	66,4	671	1,2
1872	271	55623	2551	1597	62,6	954	1,7
1873	271	56038	3427	1927	56,2	1500	2,7
			42. a) Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Bahn.				
1855	119	55976	13529	6551	48,3	6978	13,9
1860	146	62584	11282	4628	40,9	6654	11,6
1865	146	66752	15360	6416	41,8	8944	14,6
1867	146	67766	15294	6663	43,6	8631	13,8
1868	146	69220	16908	7120	42,1	9788	15,4
1869	146	71313	17799	7596	42,7	10203	15,5
1870	146	73891	17666	7351	41,6	10315	15,2
1871	146	75016	20546	8641	42,1	11905	17,2
1872	148	73799	21112 (18083)	10275 (8800)	48,7	10837 (9283)	15,9 (13,2)
1873	148	—	21664 (18556)	—	—	—	—

Die eingeklammerten Zahlen sind die Angaben der Preussischen Statistik, welche bei der Einnahme die Baulänge von 173,23 Kilom. in Rechnung bringt, während hier, wie bei den andern Bahnen die Betriebslänge (148,35 Kilom.) genommen ist.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
			b. Halle-Casseler Bahn.				
1869	167	69449	5272	2582	49,0	2690	3,9
1870	167	63111	7213	3599	50,0	3614	5,7
1871	167	64606	8173	3884	47,5	4289	6,6
1872	221	71960	7006	4361	62,2	2645	3,8
1873	221	—	8212	—	—	—	—

43. a) Magdeburg-Halberstädter Bahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	58	41115	9998	4347	48,5	5651	13,7
1860	58	45790	13085	4940	37,7	8145	17,9
1865	172	54142	15028	6502	43,3	8526	15,7
1867	172	53135	9643	4298	44,6	5345	10,1
1868	185	59228	9754	4152	42,6	5602	9,5
1869	222	63245	9066	3772	41,6	5294	8,1
1870	279	63681	9641	3855	40,0	5786	9,1
1871	654	63282	10124	4141	40,9	5983	9,5
1872	722	74047	8234	3773	45,8	4461	6,0
1873	870	—	7790	—	—	—	—

Bei den Jahren 1870 und 1871 sind die neu eröffneten Strecken der Berlin-Hannoverschen und Aschersleben-Haller Bahn nur bei der Betriebslänge mitgerechnet. Im Jahre 1873 würde ohne Berücksichtigung von Stendal-Uelzen-Langwedel und Magdeburg-Neuhaldensleben die kilometrische Einnahme 9081 Thlr. betragen.

b. Magdeburg-Wittenberger Bahn.

1855	108	58164	3284	1694	51,6	1590	2,7
1860	108	58164	3819	1880	49,3	1939	3,3
1865	108	58164	5312	2637	49,6	2675	4,6
1867	108	58164	5301	2785	52,5	2516	4,3
1868	108	60839	5646	2756	48,8	2889	4,8
1869	108	60865	6249	2700	43,2	3548	5,8
1870	108	60844	6521	2806	43,2	3705	6,1

Vom Jahre 1871 an sind die Betriebsergebnisse in denen der Magdeburg-Halberstädter Bahn mit enthalten.

c) Hannover-Altenbekener Bahn.

1872	135	104300	4248	2889	68,0	1359	1,3
1873	144	—	5017	—	—	—	—

44. Nordhausen-Erfurter Bahn.

1870	76	39765	2003	1799	89,8	204	0,6
1871	76	45626	2458	2040	82,9	418	1,0
1872	76	45848	2579	1986	77,0	593	1,5
1873	76	—	3307	—	—	—	—

45. Oberhessische Bahn.

1870	156	92224	1216	1296	106,6	—	—
1871	176	92234	1260	1232	97,8	28	0,03
1872	176	92234	1375	1350	98,2	25	0,02
1873	176	—	1528	—	—	—	—

46. Ostpreussische Südbahn.

1867	149	—	2110	1244	59,0	866	—
1868	227	57532	2333	1334	57,2	999	1,7
1869	227	57532	2066	1163	56,3	903	1,6
1870	227	57532	2689	1300	48,3	1389	2,4
1871	244	57634	2839	1480	52,1	1359	2,3
1872	244	59028	2922	1607	55,0	1315	2,2
1873	244	61468	3818	2109	69,5	1709	2,8

47. Pfälzische Eisenbahnen.
(Vereinigt 1870.)

a) Ludwigsbahn. b) Maximiliansbahn. c) Neustadt-Dürkheim. d) Nordbahn.

1855 a)	139	59071	7441	2388	32,2	5053	8,6
1860 a)	151	66270	8633	3325	38,5	5308	8,2
b)	48	54130	4500	2429	54,0	2071	3.9
1865 a)	159	70199	9755	3753	38,5	6002	8,5
b)	63	53986	5030	2976	59,2	2054	3,8
c)	16	55695	1532	753	49,1	779	1,4
1867 a)	181	68435	9254	4049	43,7	5205	7,5
b)	63	58514	7157	3704	51,7	3453	5,9
c)	16	62659	2670	2462	92,1	208	0,8
1868 a)	181	68828	10239	4444	43,4	5794	8,4
b)	63	60833	7411	3551	47,9	3860	6,3
c)	16	62705	2819	2603	92,3	216	0,3
d)	29	33355	1082	399	36,9	683	2,1
1869 a)	181	71899	10678	5405	50,6	5273	7,3
b)	63	61223	7475	3922	52,5	3552	5,8
c)	16	62983	3057	2681	87,7	375	0,6
d)	29	35500	1670	1872	112,1	—	—
1870	298	65773	9633	5247	49,8	4386	7,3
1871	347	70707	10858	5563	51,2	5295	7,1
1872	379	—	10935	5789	52,9	5146	—
1873	423	—	9074	—	—	—	—

48. Rechte Oder-Ufer-Bahn.
(Vor 1868 Oppeln-Tarnowitzer.)

1860	76	23777	1457	984	67,5	473	1,5
1865	76	32715	2735	1190	43,4	1549	4,7
1867	76	32845	2886	1366	47,3	1520	4,6
1868	204	32850	4137	1695	41,0	2442	—
1869	219	—	3523	1778	50,5	1745	—
1870	302	—	3799	1988	52,3	1811	—
1871	306	50465	5195	2449	47,1	2746	5,4
1872	308	54066	6990	3097	44,3	3893	7,0
1873	308	—	8478	—	—	—	—

49. Rheinische Eisenbahn.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	86	118210	11784	4513	38,3	7271	6,1
1860	295	94035	7886	2868	36,4	5018	5,3
1865	461	95802	10423	3209	30,8	7214	7,4
1867	520	98351	11652	4254	36,5	7398	7,6
1868	542	100637	11450	4120	36,0	7330	7,6
1869	603	99205	12373	4197	33,9	8176	8,2
1870	711	98392	12614	4194	33,3	8420	8,6
1871	836	95032	13430	4914	36,6	8516	8,8
1872	864	99932	13338	5859	43,0	7479	7,6
1873	864	—	16280	—	—	—	—

50. a) Thüringische Bahn.

1855	189	73875	7752	3089	39,8	4663	6,3
1860	281	73287	7989	3235	40,5	4754	6,4
1865	281	74472	10443	4614	44,2	5829	7,8
1867	291	73163	11207	5547	49,5	5660	7,6
1868	291	73184	11618	5731	49,3	5887	8,0
1869	291	73191	11837	5999	50,7	5838	8,0
1870	358	73191	12201	6054	49,6	6147	8,6
1871	435	79390	13453	6617	49,2	6836	8,7
1872	435	79727	11269	6031	53,5	5238	8,0
1873	478	—	10805	—	—	—	—

b) Werra-Eisenbahn.

1860	171	48530	2788	2128	76,3	660	1,4
1865	171	54951	3846	2484	64,8	1352	2,8
1867	171	54951	4258	3106	72,8	1159	2,4
1868	171	54951	4277	3203	74,9	1074	2,2
1869	171	54951	4411	2680	60,8	1731	3,6
1870	171	54951	4288	2662	62,1	1626	3,4
1871	171	54951	5242	3036	57,9	2206	4,6
1872	171	54951	5416	3465	63,9	1951	4,0
1873	171	54951	5208	—	—	—	—

51. Tilsit-Insterburger Bahn.

1865	54	53570	813	588	72,4	225	0,4
1867	54	53570	1559	944	60,6	615	1,2
1868	54	53579	1728	1139	65,9	589	1,1
1869	54	53579	1493	976	65,4	517	1,0
1870	54	53579	1668	1052	63,1	616	1,2
1871	54	53579	1855	1138	61,4	717	1,3
1872	54	59874	2066	1197	57,9	869	1,5
1873	54	—	2384	1305	54,8	1079	—

Bemerkung. In dem ersten Theile dieser Zusammenstellung (Eisenbahnzeitung Nr. 30, S. 319) beziehen sich bei der Bayerischen Staatsbahn die eingeklammerten Zahlen der letzten Columne, welche die durch eine abweichende Rechnung gewonnene Verzinsung des Aulagecapitals geben, nicht auf die Jahre 1868 bis 1872, sondern auf die Jahre 1867 bis 1871.

(Schluss folgt.)

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die Verwaltung der Niederländischen Central-Eisenbahn (bestehend aus den Linien Utrecht-Zwolle und Zwolle-Kampen) wird ihre Central-Bureaux, welche gegenwärtig in Amsterdam sich befinden, am 1. Juni d. J. nach Utrecht, Catharynekade Nr. 759 und 760 verlegen und mit ihren dortigen Betriebs-Bureaux vereinigen. Vom 1. Juni d. J. an sind daher alle für die Niederländische Centralbahn bestimmten Sendungen (Briefe und Packete) an den General-Director der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft in Utrecht zu adressiren.

Fahrplanänderungen. Am 1. Juni c. treten neue Fahrpläne auf den meisten Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Eisenbahnen in Kraft. Siehe die betreffenden Bekanntmachungen der
Bergisch-Märkischen Eisenbahn in No. 42 S. 460.
Buschtêhrader Eisenbahn in No. 41 Seite 440.
Cottbus-Grossenhainer Bahn in No. 40 S. 431.
Homburger Eisenbahn in No. 40 S. 429.
Märkisch-Posener Eisenbahn in No. 42 S. 465.
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in No. 42 S. 460.
Main-Neckarbahn in No. 42 S. 466.
Main-Weser-Bahn in No. 43.
Nassauischen Eisenbahn in No. 42 S. 461 fg.
Niederschlesisch-Märkischen E. Beilage zu No. 41, der
Berliner Verbindungsbahn Beilage zu No. 42.
Oesterreichischen Staatsb. (nördl. und südöstl. Linien) in No. 42 S. 460.
Sächsischen Staatseisenbahnen in No. 42 S. 460.
Westfälischen Eisenbahn in No. 40 S. 430.

* **Betriebs-Resultate des Rheinischen-Eisenbahn-Verbandes im Jahre 1873.** Dem Rheinischen-Eisenbahn-Verbande, gegründet 1859, gehören an: die Rheinische Eisenbahn; die Hessische Ludwigs-Eisenbahn; die Pfälzischen Eisenbahnen; die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen; die Main-Neckar-Eisenbahn (nur für den Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Thiere-Verkehr); die Grossh. Badischen Staats-Eisenbahnen; die Kgl. Württembergischen Staats-Eisenbahnen.

Geschäftsführende Verwaltung ist der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Mainz, woselbst sich auch das gemeinschaftliche Abrechnungs-Büreau befindet.

Neue Verkehre wurden eröffnet:

I. Personen- und Gepäck-Verkehr.

Zwischen Station Antwerpen via Lanaeken-Mästricht einerseits und Basel via Darmstadt oder Mannheim, andererseits, 1. Mai 1873.

II. Güter-Verkehr.

a. Zwischen den Stationen Capellen bei Coblenz, Gelsenkirchen, Horrem, Kevelaer, Langerwehe, Oberwesel, Osterath, Rheinhausen, St. Goar, Siegburg via Coblenz, Urmitz, Vettweiss, Wattenscheid und Zülpich der Rheinischen Eisenbahn einerseits und den Pfälzischen, Badischen und Württembergischen Stationen andererseits, ferner zwischen den Württembergischen Stationen Calw und Eislingen einerseits und den Verbandstationen der Rheinischen und Hessischen Ludwigsbahn andererseits, 1. Februar 1873;
b. von Stationen der Rheinischen Eisenbahn nach den Stationen Calw und Laupheim der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen für die Beförderung von Kohlen, 1. Februar 1873;
c. von Stationen der Köln-Mindener Eisenbahn nach den Stationen Calw und Laupheim der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen für die Beförderung von Kohlen, 1. März 1873;
d. von Station Mannheim Bahnhof nach verschiedenen Nichtverbandsstationen der Rheinischen Eisenbahn für den Transport von Dünger und Düngerfabricaten in Wagenladungen, 1. April 1873;
e. zwischen Bühl, Station der Badischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Rheinischen- und Hessischen Ludwigsbahn anderseits, ferner zwischen Grünstadt und Albsheim a./d. Eis, Station der Pfälzischen Bahnen einerseits und den Stationen der Rheinischen Eisenbahn anderseits, 15. Mai 1873;
f. zwischen Stationen der Rheinischen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen via Weissenburg anderseits, 1. August 1873;
g. zwischen den Pfälzischen Stationen Freinsheim, Göllheim-Dreisen und Marnheim einerseits und den Verbandstationen der Reinischen Eisenbahn anderseits, 1. October 1873;
h. von Stationen der Rheinischen Eisenbahn nach Station Ebernburg der Psälzischen Bahnen für den Transport von Steinkohlen und Coaks, 1. December 1873;
i. von den Stationen Bottrop, Horst und Schalke der Köln-Mindener Eisenbahn, nach Stationen der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen für den Transport von Steinkohlen und Coaks, 1. December 1873;
k. zwischen Altmünsterol, Station der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Rheinischen Eisenbahn via Weissenburg anderseits, 15. December 1873.

Zur Abrechnung sind gekommen:

I. Im Personen-Verkehr.

447 520 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf. für Beförderung von 99 174 Personen
gegen
461 050 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf. für Beförderung von 95 455 Personen
im Jahre 1872, mithin 1873
13 530 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf. weniger, und 3 719 Personen mehr

II. Im Passagier-Gepäck-Verkehr.

51 553 Thlr. 24 Sgr. 7 Pf. f. Befrdrng. v. 27 903 Ctr. 99 Pfd. effectiv
gegen
49 553 Thlr. 17 Sgr. — Pf. für Befrd. von 28 943 Ctr. 82 Pfd. effectiv
im Jahre 1872, mithin 1873
2000 Thlr. 7 Sgr. 7 Pf. mehr und 1 039 Ctr. 83 Pfd. weniger

III. Im Equipagen- und Thiere-Verkehr.

848 Thlr. 1 Sgr. 11 Pf. für Befrd. von { 16 Wagen, 9 St. Thiere / 1 Equipage, 1 Gepäckwgn.
gegen
427 Thlr. 13 Sgr. 1 Pf. für Befrd. von 10 Wagen, 3 St. Thiere
im Jahre 1872, mithin 1873
420 Thlr. 18 Sgr. 10 Pf. und 6 Wagen, 6 St. Thiere
1 Equipage, 1 Gepäckwgn.
mehr.

IV. Im Güterverkehr.

*1 124 556 Thlr. 26 Sgr. 11 Pf. für Bef. von 4 526 745 Ctr. 60 Pfd. Güter
gegen
1 152 859 Thlr. 6 Sgr. 1 Pf. für Bef. von 4 549 529 Ctr. 70 Pfd. „
im Jahre 1872, mithin 1873
28 302 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf. und 22 784 Ctr. 10 Pfd. Güter
weniger

V. Vorgelegte Nachnahmen.

468 121 Thlr. 19 Sgr. 3 Pf., gegen
507 334 Thlr. 4 Sgr. — Pf. im Jahre 1872, daher
im Jahre 1873
39 212 Thlr. 14 Sgr. 9 Pf. weniger.

*) An aussergewöhnlichen Gegenständen, wofür die Fracht in vorstehenden Betrage enthalten ist, kamen zur Beförderung: 2 Locomotiven, 1 Tender, 278 Güterwagen, 22 sonstige Fahrzeuge und 4 Leichen.

VI. Frachtvergütungen und Entschädigungen.

Personen- & Gepäck-Verkehr.		Güter-Verkehr.
339 Thlr. 11 Sgr. 2 Pf.		**5 557 Thlr. 26 Sgr. 8 Pf.
	gegen 1872	
138 Thlr. 10 Sgr. 10 Pf.		6 695 Thlr. 18 Sgr. 10 Pf.
	sonach 1873	
201 Thlr. — Sgr. 4 Pf. mehr und		1 137 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf. weniger.

VII. Die Gesammt-Abrechnungsumme exclusive der Nachnahmen beträgt:
1 624 479 Thlr. 13 Sgr. 11 Pf. gegen
1872 1 663 890 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf.
demnach 1873 39 411 Thlr. 14 Sgr. 7 Pf. weniger.

⊙ **Bayerische Staatsbahnen.** (Bevorstehende Bahneröffnungen.) Die Bahnlinie von Regensburg nach Ingolstadt, $9_{,89}$ Ml. lang, wird nunmehr nach definitiver Feststellung am 1. Juni d. J mit nachfolgenden Stationen und Haltestellen eröffnet:

Regensburg, Sinzing, Gundelshausen, Abbach, Saal, Thaldorf, Abensberg, Neustadt a./D., Münchs-Münster, Vohburg, Manching und Ingolstadt. Vorläufig verkehren täglich 3 gemischte Züge in jeder Richtung; Regensburg ab: 7 Uhr Vorm., $12_{,25}$ Nachm. und 5 Nachm. Ingolstadt ab: $6_{,40}$ Vorm., $11_{,10}$ Vorm. und $8_{,20}$ Abends. Die Fahrdauer beträgt: $2^1/_2$ Stunden.

Am 1. Juni d. J. wird ferner die Bahnlinie Holzkirchen-Tölz $2_{,91}$ Ml. lang dem Verkehre übergeben werden; Stationen befinden sich in Oberwarngau, Schaftlach, Reigersbeuern und Tölz. Die Züge (je 4 gemischte) gehen von München aus und zwar München ab: $5_{,50}$ Morgens, $10_{,10}$ Vorm., 2 Nachm. und $7_{,25}$ Abends; von Tölz ab: 6 Uhr Morgens, $10_{,30}$ Vorm., $2_{,10}$ Nachm. und $7_{,35}$ Abends. — Die Fahrzeit währt auf dieser Strecke 2 Stunden 10 Minuten.

— *st* — **Pfälzische Eisenbahnen.** (Generalversammlung und Geschäftsbecht pro 1873.) Bei der am 30. April 1874 abgehaltenen Generalversammlung waren im Ganzen 293 Actionäre mit 5820 Actien und 1243 Stimmen anwesend. Nach Anerkennung der Rechnungen und Entlastung der Verwaltung wurden sämmtliche, von dieser gestellten Anträge einstimmig angenommen. Es sind diess: Verfügung über den vorhandenen Reinertrag, bezw. Reservefond; auf Anerkennung und Annahme der Concessionsurkunde zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Grünstadt nach Eisenberg und Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitals der Nordbahnen-Gesellschaft um den Maximalbetrag von 600 000 Fl., auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitals der Ludwigsbahn-Gesellschaft um 6 300 000 Fl., nämlich Mehrbedarf für die Bahn Landau-Pirmasens-Zweibrücken 1 765 000 Fl., Ausdehnung der Bahn Zweibrücken über Lautzenkirchen bis Saargemünd 1 855 000 Fl., Bau und Betrieb einer Bahn von Bexbach nach den bei Neunkirchen gelegenen Kohlengruben 830 000 Fl., Verbindungsbahn von St. Ingbert nach Saarbrücken 1 150 000 Fl., endlich verschiedene Ergänzungsbauten für die alte Bahn 700 000 Fl.; dass eine Ergänzung des Verwaltungsrathes während der Dauer des Jahres nur dann stattzufinden habe, wenn wenigstens 4 Verwaltungsrathsstellen gewählter Mitglieder frei sind.

Von den nach dem Dienstalter austretenden 4 Mitgliedern des Verwaltungsrathes: Fabrikdirector Friedrich Engelhorn, Gutsbesitzer Ludwig Andreas Jordan, Hüttenwerksbesitzer Gustav Krämer und Königl. Oberstaatsanwalt Georg Eduard Lang wurden die 3 ersteren einstimmig wiedergewählt; für den letzteren, der inzwischen verstorben, wurde Herr Carl Heinrich Wolf neugewählt. An Stelle des verstorbenen Mitgliedes des Verwaltungsrathes Banquier Seligmann Ladenburg wurde Banquier Carl Ladenburg gewählt.

Das Verwaltungsjahr 1873 hat nach dem Geschäftsbericht für die Pfälzischen Bahnen ein ungünstiges Finanzergebniss geliefert. Die Erwartung, dass Einnahme und Verkehr im Maassstabe des Jahres 1872 sich auch pro 1873 fortentwickeln würde, zu welcher Erwartung die Betriebsergebnisse des ersten Quartals berechtigt hatten, ist nicht zutreffend gewesen, indem die im Gefolge der Wiener Krisis so sehr gedrückten Verhältnisse der Industrie und des Handels ihre lähmende Wirkung naturnothwendig auf den Eisenbahnverkehr übertragen mussten. Hierzu gesellte sich noch der am meisten wirkende Umstand, dass die neu eröffneten Linien, welche den alten Concurrenz machen, den erwarteten Zuwachs an Einnahme nicht geliefert haben. Der Reinertrag ist daher im Berichtsjahre in dem Grade zurückgegangen, dass eine Superdividende nicht bezahlt werden kann, der Staat vielmehr behufs Deckung der garantirten Zinsen und Präcipuen noch einen Zinszuschuss von 394 189 Fl. zu leisten haben wird. Eine Besserung der Finanzlage wird jedoch neben wohlberechneter Sparsamkeit durch möglichste Verkehrsentwickelung und Einführung höherer Tarifsätze sicher erwartet.

Stand des Actien- und Prioritäts-Capitals. Die Actien- und Prioritäts-Capitalien der 3 Bahnen sind im Jahre 1873 nicht vermehrt worden. Das Actiencapital der Ludwigsbahn beträgt 11 659 900 Fl. und ist mit einer staatlichen Zinsgarantie von 9% bis zum 31. December 1904 versehen. Vom Prioritätscapital dieser Bahn sind bis jetzt 700 800 Fl. amortisirt. Das Actiencapital der Maximiliansbahn beträgt

**) Die geleisteten Frachtrückvergütungen und Entschädigungen resultiren nicht ausschliesslich aus im Rheinischen Eisenbahn-Verbande abgeschlossenem Frachtverträgen, sondern repräsentiren auch solche Beträge aus anderen Verkehren, welche sich im Rheinischen Verbande zur Ausgleichung eigneten.

6 775 000 Fl. und geniesst eine staatliche Garantie von $5^1/_2$% Zinsen bis zum 31. December 1904. Das Prioritätencapital beträgt 2 500 000 Fl. Das Actiencapital der Nordbahnen beträgt 10 890 000 Fl. mit einem bis 31. December 1904 vom Staate garantirten Zins von 4%. Das Prioritätencapital beträgt 9 452 000 Fl.

Bau. Auf die älteren Linien der Ludwigsbahn wurden im vergangenen Jahre für Bau- und Einrichtungskosten 1 729 700 Fl. ausgegeben und betrug der Rest des Baucapitals 23 397 Fl. Die Bahn Landau-Pirmasens-Zweibrücken wird, der schwierigen Tunnelarbeiten wegen erst 1875 vollendet werden können. Ausgegeben wurden bis jetzt dafür 4 500 000 Fl. und besteht ein Activrest von 5 770 000 Fl.

Die Speier-Rheinbahn mit einer Eisenbahn-Schiffbrücke konnte zwar am 10. December 1873 dem Betriebe übergeben werden, obwohl die Fertigstellung sich noch sehr in das Jahr 1874 erstreckte. Die definitive Abrechnung wird im nächstjährigen Geschäftsberichte erfolgen. Auf den älteren Linien der Maximiliansbahn wurden für Bauten und Einrichtungen im Jahre 1873 ausgegeben 226 000 Fl. und ergab sich ein Passivrest von 391 000 Fl. Die Bahn Landau-Germersheim, am 16. Mai 1872 eröffnet, ist nunmehr ganz fertig gestellt und hat rund 1 496 000 Fl. gekostet. Die Bahn Germersheim-Wörth-Lauterburg wird demnächst begonnen werden können. Auf den älteren Linien der Nordbahnen wurden im Berichtsjahre für Bauten und Einrichtungen 69 077 Fl. verausgabt und besteht ein Passivrest von 339 979 Fl. Die Donnersberger-Bahn ist theilweise dem Betriebe übergeben, den Rest hofft man 1874 zu vollenden. Die Dürkheim-Monsberger Bahn ist am 20. Juli 1873 dem Betriebe übergeben worden und hat rund 2 548 000 Fl. gekostet. Die Zellerthalbahn ist seit dem 23. October 1873 im Betrieb. Bezüglich Fertigstellung der kurzen Verbindungsbahn Freinsheim-Frankenthal, deren Bau durch Expropriationsschwierigkeiten gehemmt ist, lässt sich noch nichts Bestimmtes sagen.

Betrieb. Die Länge der im Betriebe stehenden Bahnen hat sich gegen das Vorjahr um $5_{,3}$ Meilen vermehrt und beträgt nunmehr $56_{,18}$ Meilen. Die Betriebsmittel bestanden aus 123 Locomotiven, 203 Personenwagen mit 12 936 Plätzen, 24 Post- und Gefangenenwagen und 3845 verschiedenen Lastwagen mit 683 640 Ctr. Ladefähigkeit. Die Locomotiven haben 602 014 Meilen zurückgelegt.

Befördert wurden 4 188 398 Personen (644 306 = $18_{,18}$% mehr als 1872), 129 750 Ctr. Gepäck (16 480 = $14_{,55}$% mehr), 210 100 Stück Vieh (12 197 = $5_{,48}$% weniger), 37 309 109 Ctr. Güter (4 816 769 = $14_{,82}$% weniger) und 21 291 482 Ctr. Kohlen (990 307 = $4_{,44}$% weniger). Lässt man die beförderten Militärpersonen ausser Rechnung, so sind im Jahr 1873 um 576 650 = 17% mehr Personen als im Vorjahre befördert worden.

Zurückgelegt hat im Durchschnitt jede Person $2_{,79}$ Meil., jeder Ctr. Gut $9_{,27}$ Meil., jeder Ctr. Kohle $13_{,33}$ Meil. und jeder Ctr. Gepäck $6_{,32}$ M. Der Ertrag war pro Person $22_{,38}$ Kr., pro Ctr. Gut $4_{,58}$ Kr., pro Ctr. Kohle $5_{,13}$ Kr., pro Ctr. Gepäck $31_{,6}$ Kr., pro Stück Vieh $14_{,41}$ Kr.

Ueberhaupt wurden eingenommen: für Personen 1 563 187 Fl. (169 104 Fl. = $9_{,76}$% weniger als 1871), für Gepäck 68 339 Fl. (3558 Fl. = $5_{,49}$% mehr), für Vieh 50 454 Fl. (380 Fl. = $0_{,75}$% weniger), für Güter 2 865 208 Fl. (281 165 = $10_{,28}$% mehr), für Kohlen 1 821 891 Fl. (158 936 Fl. = $8_{,03}$% weniger), aus anderen Quellen 512 833 Fl. (76 830 = $13_{,03}$% weniger), zusammen 6 881 912 Fl. (120 527 Fl. = $1_{,72}$% weniger als 1871) = 128 226 Fl. pro Bahnmeile und 11 Fl. 32 Kr. pro Nutzmeile.

Die Ausgaben, die durch Ausdehnung des Nachtdienstes, fortdauernden Preisaufschlag aller Materialien und Erhöhung der Gehalte sich erheblich steigerten, haben betragen: für allgemeine Verwaltung 204 887 Fl., für Bahnverwaltung 1 983 464 Fl., für Transportverwaltung 2 602 994 Fl., zusammen 4 791 345 Fl. d. i. 475 845 Fl. = 11% mehr, als im Budget angenommen war. Die Ausgaben absorbirten $67_{,35}$% der Bruttoeinnahmen (im Vorjahre $52_{,94}$%) und ergeben 86 365 Fl. pro Bahnmeile und 7 Fl. 46 Kr. pro Nutzmeile. An den Kosten der Transportverwaltung soll der Betrag des Reservefonds mit 156 147 Fl. abgeschrieben werden, so dass die Summe der Betriebsausgaben sich mit 4 635 198 entziffert. Der Reinertrag ist 2 246 714 Fl. und da 596 525 Nutzmeilen zurückgelegt wurden, so stellt sich derselbe pro Nutzmeile auf 3 Fl. 46 Kr., gegen 6 Fl. 10 Kr. des Vorjahres. Von dem Activreste sind bereits für Verzinsungen und Amortisation bezahlt 1 990 203 Fl.; für garantirte Präcipuen sind erforderlich 650 700 Fl., so dass ein Deficit von 394 189 Fl. verbleibt, welche die Kgl. Bayer. Staatscasse zuzuschiessen hat. Reservefond besteht in Folge der obenerwähnten Abschreibung zur Zeit keiner.

Die 2016 Mitglieder zählende Pensions- und Unterstützungscasse hatte ult. 1873 einen Bestand von 774 160 Fl. Die Lebensversicherungsanstalt des Personals zählte im Jahr 1873 bereits 3238 Mitglieder mit obligatorischer Versicherung zu 100 Fl. und 624 Mitglieder mit höherer facultativer Versicherung im Betrage von 306 900 Fl.

Technisches.

— st. — **Neuer patentirter Schienenbieg-Apparat** von Ingenieur Emil Schrabetz. Mit dieser Vorrichtung ist es möglich, die Schienen ohne grosse Vorbereitungen unmittelbar auf dem Schienenstosse zu biegen. Hierzu werden 6 Schienen als Stütze für 2 Apparate an den Enden durch Bänder mit der zu biegenden Schiene gekuppelt. Jeder dieser Apparate besteht aus einem System von 2 Kniepressen, die durch Schraubenspindel und Hebel in Bewegung gesetzt werden und hierdurch die Schiene auf das entsprechende Maass ausbiegen. Nach den damit angestellten Versuchen reduciren sich die Kosten für das Biegen der Schienen fast auf den dritten Theil der bis jetzt dafür üblichen Ausgaben; der Apparat hat ein geringes Gewicht und ist daher leicht an den Ort seiner Verwendung zu schaffen, endlich betragen dessen Anschaffungskosten etwa nur die Hälfte von denen der alten Maschinen. In Würdigung dieser Vortheile hat er auch bei mehreren Bahngesellschaften rasch Eingang gefunden und sind die erzielten Resultate durchaus zufriedenstellend.

* Eisenbahnwagen-Kuppelung. Dem J. G. May zu Buckau-Magdeburg ist unter dem 5. Mai d. J. ein Patent auf eine Eisenbahnwagen-Kuppelung in der durch Zeichnung und Beschreibung nachgewiesenen Zusammensetzung, ohne Jemand in der Anwendung bekannter Theile zu beschränken, auf drei Jahre, von jenem Tage an gerechnet, und für den Umfang des Preussischen Staates ertheilt worden.

Miscellen.

Inhaltsverzeichniss der besondern Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. Nr. 18 vom 2. Mai 1874. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. VII. — Die Thätigkeit des Deutschen Reichstages in der 2. Legislatur-Periode, 1. Session 1874, zweiter Theil. — **Nr. 19 vom 9. Mai 1874.** Die Beschlüsse des ersten internationalen Congresses der Land- und Forstwirthe, insonderheit über Schutzwaldungen. — Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich VIII. — E. Bratuschek über die Stellung der Philosophie zu den Fachwissenschaften. I. — **Nr. 20 vom 16. Mai 1874.** Chronik des Deutschen Reiches. — Die Siegel der Universitäten im Deutschen Reich. IX. — E. Bratuschek über die Stellung der Philosophie zu den Fachwissenschaften II. — Drei Deutsche Nationaldenkmäler.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

28.	Mai	Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin. S. S. 346.
28.	„	Hainichen Rossweiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
28.	„	Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu Budapest.
28.	„	Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag. S. S. 351.
30.	„	Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges. zu Ludwigslust
30.	„	Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag. Siehe Seite 375.
30.	„	Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
31.	„	Ungarische Westbahn-Gesellschaft zu Budapest.
1.	Juni	Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft zu Königsberg i/Pr. Tagesordnung siehe Seite 425.
3.	„	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenb.-Ges. zu Breslau.
3.	„	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau zu Breslau.
3.	„	Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 385.
5.	„	*Oberschlesische Eisenbahn zu Breslau. S. S. 425.
8.	„	Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau.
9.	„	Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
10.	„	Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft. S. S. 409.
11.	„	Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
15.	„	*Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Poln. Wartenberg.
15.	„	Vorarlberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
20.	„	Dniester-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe S. 459.
20.	„	Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. 439.
20.	„	Saaleisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
22.	„	*Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
23.	„	Gössnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Ronneburg.
25.	„	Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zu Altona. Siehe Bekanntmachung S. 459.
25.	„	Kaiser Franz-Josefs-Bahn zu Wien.
26.	„	Oesterr. Nordwestbahn-Gesellschaft zu Wien.
26.	„	Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
27.	„	Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft zu Elberfeld. S. S. 439.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
28.	Mai	zu Breslau	Breslau-Schw.-Freib.	Eisenconstruction	412
28.	„	zu Ludwigshafen	Pfälzische E.	Oberbaumaterialien	413
28.	„	zu Wien	Gl.-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven, Wagen etc. für die Istrianer Bahn	—
28.	„	zu Luxemburg	Stadt-Secretariat	Pferdebahn-Anlage	—
28.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Eis. Brücken-Ueberbau der Breslau-Mittelwalder E.	421
29.	„	zu Beuthen O/S.	Oberschles. E.	Materialien-Verkauf	—
29.	„	zu Brühl	Rheinische Eisenbahn	Erdarbeiten	—
30.	„	zu Fulda	Fulda-Bebraer E.	Schlosser- u. Schmiedearbeiten auf Bahnhof Fulda	—
30.	„	zu Sachsenhausen	Frankf.-Bebraer E.	Erd- u. Maurerarb.	—
30.	„	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Bauarbeiten	412
30.	„	daselbst	dieselbe	Bauarbeiten	412
30.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Kalkwagen etc.	421
30.	„	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	2000 Raummeter Brennholz	—
30.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Wagen, Achsen etc.	412
31.	„	zu Bischofszell	Bischofszellerbahn	Unterbauarbeiten	—

1. Juni	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Materialien-Verkauf	—
1. „	zu Crefeld	Cref.-Kr. Kempener Industrb.	Locomotiven-Verk.	441
1. „	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Wärterwohnungen	—
1. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Gasapparate etc.	413
1. „	zu Cöln	Rheinische E.	Bekleidungsmaterialien	414
2. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Materialien-Verkauf	432
2. „	zu Königsberg	Preuss. Ostbahn	Materialien-Verkauf	442
2. „	zu Paderborn	Westfälische E.	Locomotiv-Ersatzstücke	432
3. „	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Steinkohlen	—
3. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Radreifen	456
4. „	zu Cassel	Main-Weserb.	Personenwagen etc.	457
5. „	zu Aachen	Berg.-Märk. E.	Erd- u. Maurerarbeiten auf Bahnhof Aachen	—
5. „	zu Hirschberg	Niederschl.-Märk. E.	Feldarbeiten behufs Feldeinschnitt-Erweiterung	—
5. „	zu Breslau	Rechte Oderuferbahn	Güterwagen	442
5. „	zu Budapest	Ungar. Nordostb.	Balkenbrücke	—
5. Juni	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	432
5. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Eiserner Brückenüberbau	442
6. „	zu Kreuznach	Rhein-Naheb.	Güterschuppenbau Kreuznach	—
6. „	zu Meiningen	Werrabahn	Drchscheibe	432
6. „	zu Harburg	Hannov. Staatsb.	Backsteine	—
9. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Achsen nnd Räder	456
10. „	zu Frankfurt a/O.	Niederschl.-Märk. E.	Lastkrahne	456
11. „	zu Wien	Gen.-Insp. d. Oesterr. Eisenbahnen	Bahnbau Rakonic-Przibram-Protivin	—
11. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Wagenrad-Bandagen	456
15. „	zu Cassel	Berg.-Märk. Eisenb.	Locomotivenverkauf	456
15. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Bekleidungsgegenstände	—
15. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Uniformtuche	—
17. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen	457
25. „	zu Wien	Gen.-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Eiserne Brücken für Tarnow-Leluchow	—
1. Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Morgens 10 Uhr an den Unterzeichneten einzureichen, in welchem Termine dieselben in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Die Kaufbedingungen können auf dem Bureau des Unterzeichneten eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien (6 Sgr.) von diesem bezogen werden.

Cassel, am 15. Mai 1874.

Busch, Königl. Maschinenmeister.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von Wagen nämlich:

1) 6 Stück Personenwagen I. und II. Klasse,
2) 5 Stück Personenwagen IV. Klasse,
3) 6 Stück Gepäckwagen,
4) 20 Stück bedeckte Güterwagen

und von Wagentheilen nämlich:

80 Stück Satzachsen mit Gussstahl-Achsenschaften und Radreifen,
160 Stück Tragfedern } aus Gussstahl
160 Stück Spiralfedern }

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Bedingungen können gegen Einsendung von 1 Thlr. für die Wagen und von 10 Sgr. für die Wagenbestandtheile von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Der Termin zur Eröffnung der Offerten, welche mit der Bezeichnung „Submission auf Wagen beziehlich auf Wagenbestandtheile" zu versehen sind, ist in dem Geschäftszimmer des Unterzeichneten

am Donnerstag, den 4. Juni 1874, Morgens 10 Uhr.

Cassel, den 18. Mai 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Büte.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft zu Greiz.

Zur Ausführung der Projecte für die eisernen Ueberbaue einer bedeutenden Anzahl grosser und kleiner Brücken, sowie zur Beaufsichtigung bei Fabrikation und Aufstellung derselben werden mehrere mit diesem Zweige der Technik vertraute **Constructeure** und **Bauzeichner** gesucht. In den an den unterzeichneten Vorstand zu richtenden Meldungen bitten wir den Bildungsgang in Beziehung auf die bisherige Praxis in dieser Specialität des Baufaches möglichst belegt durch Zeugnisse anzugeben und zu erwähnen, ob Antragsteller als mit den statischen Berechnungen vertrauter Constructeur oder als mit Ausführung derartiger Bau- und Detailzeichnungen vertrauter Bauzeichner und endlich von welchem Tage ab derselbe engagirt zu sein wünscht. Der Antritt dieser Stellen kann sofort erfolgen.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft.
Otto Henning.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

20 Stück vierrädrigen Personenwagen I. Classe (1. Gattung), davon 7 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz und
20 Stück vierrädrigen Personenwagen I. Classe (2. Gattung), davon 7 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personenwagen"

versehen bis zu dem auf

Mittwoch, den 17. Juni c., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen, sowie die Zeichnungen werden von unserm maschinentechnischen Bureau hierselbst, in welchem dieselben auch zur Einsicht ausliegen, auf portofreie Anträge unentgeldlich mitgetheilt. Auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 21. Mai 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Verkauf von Locomotiven und Locomotivkesseln.

Wir beabsichtigen zehn ältere Personenzug-Locomotiven, welche für starken Dienst zu leicht, indessen noch verwendbar sind, sowie vier Locomotivkessel, welche für technische Zwecke und zu einer Spannung bis circa 60 Pfund pro Quadratzoll dienlich sind, zu verkaufen. Beschreibung und Details können auf Wunsch zugesendet werden.

Mainz, den 18. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn.

Nach America für 45 Thaler.



Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt.
von Bremen nach Newyork und Baltimore

Neckar	30. Mai	nach	Newyork	**Baltimore**	10. Juni	nach	Baltimore
Graf Bismarck*	2. Juni	„	Newyork	**Deutschland**	13. Juni	„	Newyork
Nürnberg	3. Juni	„	Baltimore	**Hermann***	16. Juni	„	Newyork
Mosel	6. Juni	„	Newyork	**Minister Roon**	17. Juni	„	Baltimore
America*	9. Juni	„	Newyork	**Rhein**	20. Juni	„	Newyork

NB. Die mit * bezeichneten Dampfer laufen Havre und die übrigen Southampton an.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, Zweite Cajüte **100** Thaler. Zwischendeck **45** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **45** Thaler Pr. Courant.

Nähere Auskunft ertheilt die Unterzeichnete und die von derselben mit der Annahme von Passagieren betrauten Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Fabrik für Bahnhofsausrüstungen
von
Schnabel & Henning in Bruchsal.

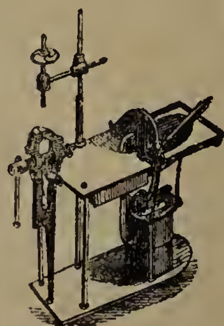
Verdienstmedaille. Wien.

Drehscheiben von 12—13 Meter Durchmesser, mit eigener, bewährter Unterstützung der Geleiseenden.
Drehscheiben von 5—6 Meter Durchmesser mit einfachen und Kreuzgeleisen, für Wagen nnd Locomotiven,
Drehscheiben von 2—3 Meter Durchmesser für Werkstätten,
Schiebebühnen mit und ohne Grube,
Bockkrahne von 100—200 Ctr. Tragkraft,
Fahrbare Krahne für 40—50 Ctr., mit eigener, selbstthätiger Gleichgewichtsvorrichtung,
Weichen, Kreuzungen, Dächer, Perronhallen,
Centrale Weichenstellung nach eigenem System.

Auf Lager werden gehalten oder in kürzester Zeit angefertigt:
Wagendrehscheiben von 6 Meter Durchmesser, sowie
Drehkrahne von 40 und 80 Ctr. Tragkraft.

C. W. Julius Blancke & Co.,
Merseburg.
Phosphor-Bronce-Gießerei,
liefert
Phosphorbronce-Guss nach Modellen in zweckentsprechenden Special-Qualitäten.

„Petarden"
Eisenbahn-Knallsignale
liefern als Specialität
M. Selig junior & Co.
Karl Strasse 20
Berlin.



Feldessen
jeder Art
empfehlen
Delisle & Ziegele
Stuttgart.

Verlag der **Reichs-Gesetze,**
Fr. Kortkampf in Berlin.
Unter der Presse sind:
Betriebs-Reglement für die Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnen vom Mai 1874. Text-Ausgabe mit ausführlichem Inhalts und Sachregister. Kl. 8°; in steifem Umschlag geheftet 5 Sgr.; kart. 6 Sgr.

Die von uns veranstaltete Ausgabe des Reglements von 1870/71 ist in 8 Auflagen erschienen und bei einer grossen Anzahl von Bahnen für den dienstlichen Gebrauch eingeführt. Eine allgemeine Einführung hoffen wir für die veranstaltete Ausgabe des Reglements vom Mai 71 herbeizuführen durch Correctheit des Textes, übersichtlichen Druck, gute Ausstattung und äusserst billigen Preis. — Wir liefern bei directer Entnahme von uns per Kasse

25	Exempl.	à Exempl.	4	Sgr.
100	„	à „	3	„
250	„	à „	2½	„
500	„	à „	2	„
1000	„	à „	1¾	„
2000	„	à „	1½	„

Bei Entnahme von 500 Exempl. wird auf Wunsch die Firma der betr. Bahn auf den Umschlag kostenfrei aufgedruckt. — Bei Entnahme von 1000 Exempl. an liefern wir zu gleichen Bedingungen wie oben nur für Oesterreich berechnete Ausgaben.

Die abweichenden Bestimmungen für Oesterreich betr. Zuständigkeit der Behörden sind in Noten berücksichtigt.

Das Eisenbahn-Transportgeschäft. Ein Beitrag zu der von Dr. Epstein veröffentlichten Kritik über das neue Deutsch-Oesterreichische Betriebs-Reglement und Widerlegung einiger von ihm über dasselbe gemachten Bemerkungen von F. Waruschow-Jarociewicz. Gr. 8°, eleg. geh. etwa 10 Sgr.

Zur Leitung einer Anstalt für **Holzconservirung** vermittelst **Zinkchlorid, Quecksilbersublimat** und **Theerölen** wird ein zuverlässiger
Verwalter
gesucht; derselbe muss bei einigen technischen Kenntnissen Erfahrung im **Beurtheilen** von **Holzarten** haben. Franko-Offerten besorgt sub **E. E. # 2225** die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in München.

Carl Heymann's Verlag in Berlin.
Rechts- und Staatswirthschaftlicher Verlag.

Betriebs-Reglement
für die
Eisenbahnen Deutschlands
vom 1. Juli 1874 an.
Publicirt im „Centralblatt für das Deutsche Reich."
Jahrgang 1874. No. 21 vom 22. Mai 1874.
Taschenformat broch. Preis: 7½ Sgr.
cartonirt 10 Sgr.
☞ Bei Parthie-Bestellungen wird der Preis um die Hälfte ermässigt. ☜

☞ Dieser Nummer liegt bei: **Prospectus des technischen Bureaus von H. Simon in Manchester und Köln betr. Scott's Räderformmaschine.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu No. 42. Leipzig, am 29. Mai 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

K. k. priv. Dniester-Bahn.

Die II. ordentliche General-Versammlung der Actionäre der k. k. priv. Dniesterbahn findet am **20. Juni d. J., um 11 Uhr Vormittags**, in Wien im Saale des Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Vereines I Eschenbachgasse No. 9 statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Verwaltungsrathes und Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1873.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses und Beschlussfassung über denselben.
3. Wahl des Revisions-Ausschusses für das Jahr 1874.
4. Wahl von Verwaltungsräthen.
5. Festsetzung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrathes.
6. Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme einer schwebenden oder fundirenden Schuld zu Betriebszwecken.

Diejenigen Herren Actionäre, welche dieser General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe des § 14 der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien längstens bis 12. Juni 1874 bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien, I. Nibelungengasse No. 3, mittelst doppelt auszufertigender Consignationen, zu denen die Blanquette an der genannten Cassa unentgeltlich verabfolgt werden, zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Die Actionäre können nur durch solche Personen vertreten werden, welche selbst Mitglieder der General-Versammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Je 15 Actien geben das Recht auf Eine Stimme und kann jeder stimmfähige Actionär eine beliebige Anzahl eigener oder übertragener Stimmen in sich vereinigen.

Nach abgehaltener General-Versammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung wieder behoben werden.

Wien, am 13. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Dniester-Bahn.

Nachdruck wird nicht honorirt.

König Christian VIII. Ostseebahn.

General-Versammlung

der Actionaire am **Donnerstag, den 25. Juni 1874, Mittags 12 Uhr** im Bahnhofs-Hôtel in Altona.

Tagesordnung:

1) Berichterstattung des Ausschusses und der Direction,
2) Antrag vom Ausschuss und Direction auf Genehmigung des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von dem Elbquai bei Neumühlen nach dem Altonaer Bahnhofe und Ermächtigung zum Erwerb der bezüglichen Concession,
3) Wahl für die in Gemässheit des §. 54 des Statuts austretenden fünf Ausschussmitglieder.

Der General-Versammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionäre auszuüben, sind zufolge § 41 des Statuts nur diejenigen Actionäre berechtigt, welche am Mittwoch, den 24. Juni von 10 bis 1 Uhr Morgens und von 4 bis 7 Uhr Nachmittags oder am Tage der General-Versammlung von 9 bis 11½ Uhr Morgens im Bureau der Gesellschaft im Bahnhofs-Hôtel in Altona die vorgeschriebenen schriftlichen Erklärungen, wozu die gedruckten Schemata ebendaselbst abzufordern sind, unter Vorzeigung ihrer Actien eingereicht haben. Die Actien werden sogleich zurückgegeben nebst Einlasskarten, die auch zur Legitimation beim Stimmen dienen.

Da ad 2 der Tagesordnung eine Beschaffung von Geldmitteln nicht erforderlich ist, wird über diesen Antrag durch einfache Majorität abgestimmt werden.

Altona, den 22. April 1874.

Der Ausschuss.

Theod. Reincke, Vorsitzender,

Thüringische Eisenbahn.

Die am 1. Juli dieses Jahres fälligen Zinscoupons der 4- und 4½ %igen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft und zwar:

1)	Serie	I (4%)	Coupon	No. 11
2)	„	II (4½%)	„	„ 9
3)	„	III (4%)	„	„ 11
4)	„	IV (4½%)	„	„ 11
5)	„	V (4½%)	„	„ 8

werden von dem gedachten Tage ab eingelöst:

1) in Erfurt: durch unsere Hauptcasse,
2) während des Monats Juli 1874

a) durch unsere sämmtlichen Billet-Expeditionen nach vorhergegangener Anmeldung,

b) die Coupons der Serien I, III und IV

in Dessau: durch Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung:
in Berlin: durch die Herren Breest & Gelpcke,
in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in Leipzig: durch die Leipziger Bank,

c) die Coupons der Serie II:

in Berlin: durch die Herren Breest & Gelpcke,
in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in Leipzig: durch die Leipziger Bank,
in Erfurt: durch Herrn Adolph Stürcke,

d) die Coupons der Serie V:

in Berlin: durch die Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in Leipzig: durch die Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt,
in Weimar: durch die Weimarische Bank,
in Erfurt: durch Herrn Adolph Stürcke.

Die Einlösung erfolgt in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr und vom 1. August cr. ab überhaupt **nur noch durch unsere Hauptcasse hier.**

Erfurt, den 17. Mai 1874.

Die Direction.

Rheinischer Eisenbahn-Verband.

Am 1. Juni cr. wird die Elsässische Station Schiltigheim für den Transport von Wagenladungen mit den für Strassburg im Tarif vom 1. August 1873 vorgesehenen Frachtsätzen in den Verbands-Verkehr aufgenommen.

Cöln, den 23. Mai 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Notiz.

Vorläufige Anzeige über Aenderungen in den Fahrplänen der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem 1. Juni l. J. werden neue Fahrpläne für die nördliche und südöstliche Linie der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, mit theilweiser Aenderung der jetzt in Gültigkeit stehenden, in Wirksamkeit treten.

Auf der nördlichen Linie werden die Courierzüge No. 1 und 2 mit grösserer Geschwindigkeit verkehren. Der Courierzug No. 1 wird von Wien (Nordbahnhof) um 1 Uhr 40 Minuten Nachmittags abgeben, in Prag um 10 Uhr Abends und in Bodenbach um 1 Uhr 45 Min. früh anlangen; Courierzug No. 2 wird von Bodenbach um 3 Uhr früh, von Prag 6 Uhr 50 Minuten früh abgehen und in Wien (Nordbahnhof) um 3 Uhr 24 Minuten Nachmittags ankommen. — Die Personenzüge 5 und 6, dann die gemischten Züge erleiden einige Aenderungen. Ausserdem werden von Wien nach Bodenbach und umgekehrt im Anschlusse an die ausländischen Bahnen täglich in beiden Richtungen neue Courierzüge in Verkehr gesetzt werden und zwar:

Wien (Staatsbahnhof) . . .	Abfahrt	10	Uhr	—	Min.	Abends
Brünn	„	1	„	40	„	früh
Prag	Ankunft	6	„	43	„	„
	Abfahrt	7	„	10	„	„
Bodenbach	Ankunft	10	„	—	„	Vorm.
Bodenbach	Abfahrt	6	Uhr	35	Min.	Abends
Prag	„	9	„	33	„	„
Brünn	„	2	„	50	„	früh
Wien (Staatsbahn)	Ankunft	6	„	37	„	„

Bezüglich des Fahrplanes der südöstlichen Linie wird bemerkt, dass derselbe im Allgemeinen keine bedeutenden Aenderungen erleiden wird. — Die Fahrplanplakate werden rechtzeitig zur Affichirung gelangen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem **1. Juni** c. wird ein **neuer Fahrplan** mit folgenden wesentlichen Aenderungen eingeführt:

Neue Züge werden eingelegt:

1., von Düsseldorf 12_{20} N. nach Neuss; 2., von Neuss 12_{20} N. nach Düsseldorf; 3., von Barmen-Rittershausen 10_{15} V. nach Düsseldorf; 4., von Düsseldorf 2_{45} N. nach Elberfeld; 5., von Steele 7_{27} V. nach Essen; 6., von Essen 7_{51} V. nach Steele; 7., von Siegen 10_0 V. und 12_{55} N. nach Creuzthal; 8., von Creuzthal 10_{35} V. nach Siegen; 9., von Altena 11_{48} V. nach Hagen; 10., von Hagen 12_{50} N. nach Siegen.

II. Es fallen aus die Züge:

3 und 26 zwischen Düsseldorf und M.-Gladbach; 20 und 27 zwischen Neuss und M.-Gladbach; 3 und 28 zwischen Hagen und Schwerte; 14 und 11 zwischen Holzwickede und Hagen; 16 Holzwickede-Schwerte; 14 und 11 zwischen Bredelar und Warburg; 1 und 26 zwischen Cassel und Bebra; 9 von Altena nach Creuzthal.

III. Die Personenzüge:

14 und 15, ab Dortmund 11_{26} Vorm., ab Deutz 2_{27} Nachm. werden in Schnellzüge umgewandelt und fahren ab Dortmund 11_{43} Vorm., ab Deutz 2_0 Nachm.

Die speciellen Angaben über vorstehende Aenderungen, sowie über die ausserdem noch stattfindende Verschiebung einzelner Züge sind aus dem Placatfahrplan auf den Stationen zu ersehen.

Elberfeld, den 20. Mai 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen.

Bekanntmachung, den Sommer-Fahrplan betr.

Auf den Königlich Sächsischen Staats- und den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen tritt der Sommerfahrplan

am 1. Juni dieses Jahres

in Kraft.

Dresden, den 16. Mai 1874.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
v. Tschirschky.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Vom 1. Juni dieses Jahres ab kommt auf unseren Linien ein neuer Fahrplan zur Einführung und coursiren insbesondere folgende durchgehende Personenzüge der Routen Berlin-Hannover, Bremen (Hamburg)-Magdeburg.

a) in der Richtung von **Berlin** nach **Hannover, Bremen, (Hamburg)** und **Magdeburg**:

	Personenzug.	Schnellzug.	Expresszug.	Gem. Zug.	Personenzug	Courierzug.	Personenzug.
Von Berlin	6 Uhr Morg.	9 Uhr Vorm.	12 Uhr M.	1_{30} Mitt.	6_{30} Ab.	10 Ab.	12 Nachts
„ Stendal	8_{29} „	10_{44} „	1_{34} „	4_{41} „	9_6 „	11_{39} „	2_{54}
In Hannover	12 Mitt.	1 Mitt.	3_{38} Mitt.	9_{15} Ab.	12_{15} Nachts	1_{50} Nachts	6_{57}
„ Hamburg } via Uelzen	—	3_{48} Nachm.	—	9_5 „	—	—	8_{48} M.
„ Bremen } via Uelzen	—	4 „	—	10_5 „	—	—	9_{35} Morg.
„ Mageburg	10_3 Vorm.	12 Mitt.	—	5_{25} Nm.	10_{43} Ab.	—	6_{46} „

b) in der Richtung von **Hannover, Bremen (Hamburg)** und **Magdeburg** nach **Berlin**:

	Personenzug.	Courierzug.	Gem. Zug.	Personenzug.	Schnellzug.	Expresszug.	Personenzug.
Von Hannover	12_{35} Nachts	2_{35} Nachts	6 Uhr früh.	9_{35} Vorm.	2_2 Nm.	3_{30} Nm.	5_{14} Nachm.
„ Bremen } via Uelzen	10_{30} Ab.		—	—	11 Uhr Vm.	—	2_{40} „
„ Hamburg } via Uelzen	8_{40} und 9_{45}		—	—	11_{20} „	—	3_{40} „
„ Magdeburg	1_{20}		9_{53}	10_{20} Vorm.	3_{35}	—	7_{30} Ab.
„ Stendal	5_{25} früh	5_{12} früh	11_4 Vm.	1_{45} Mitt.	4_{46} M.	5_{54}	9_{14}
„ Berlin	8_{30} „	7_5 „	2_{15} M.	4_{45} Nm.	6_{45} Ab.	7_{45} Ab.	11_{50} Ab.

Die speciellen Fahrpläne hängen auf unseren Stationen aus, auch sind dieselben sowie das von unserm technischen Bureau bearbeitete Coursbuch daselbst käuflich zu haben.

Magdeburg, den 19. Mai 1874.

Directorium.

Nassauische Eisenbahn.

Fahrplan vom 1. Juni 1874 ab.

Project.

Fahrten in der Richtung von Frankfurt nach Mainz, Wiesbaden, O.-Lahnstein, nach der Lahn, sowie nach Coblenz, Cöln u. s. w.

Taunus-Bahn & Rhein-Bahn.

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilometer	Stationen			3. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.		107. Local-Zug Classe I. II. III.	5. Schnell-Zug Classe I. II.	7. Personen-Zug Classe I. II. III.	9. Schnell-Zug Classe I. II.	11. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.	13. Schnell-Zug Classe I. II.	47. Local-Zug Classe I. II. III.	15. Local-Zug Classe I. II. III.	17. Personen-Zug Classe I. II. III.	19. Schnell-Zug Classe I. II.	21. Local-Zug Classe I. II. III.	23. Personen-Zug Classe I. II. III.	27. Schnell-Zug Classe I. II.	31. Schnell-Zug Classe I. II.	33. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.
		Frankfurt . . . . Abf.	—	—	6 00	—	—	8 15	9 10	10 30	11 35	2 05	2 15	—	3 05	4 10	—	5 45	7 30	8 40	9 50
1 18	8 87	Höchst . . . . Ank.	—	—	6 14	—	—	8 25	9 24	10 41	11 49	2 16	2 30	—	3 19	4 20	—	5 59	7 41	8 51	10 04
		Sodener Zweigbahn: Höchst . . . . . . Abf.	—	—	6 20	—	—	8 30	9 30	10 46	12 02	—	2 35	—	3 25	4 57	—	6 05	7 59	—	—
2 07	15 52	Sodener Zweigbahn: Soden . . . . Ank.	—	—	6 33	—	—	8 48	9 43	10 59	12 15	—	2 48	—	3 38	5 10	—	6 18	8 12	—	—
		Sodener Zweigbahn: Soden . . . . Abf.	—	—	—	—	—	7 10	8 55	10 28	11 31	1 12	—	—	2 57	4 02	—	5 41	7 12	8 33	—
		Sodener Zweigbahn: Höchst . . . . . . Ank.	—	—	—	—	—	7 23	9 08	10 36	11 44	1 25	—	—	3 10	4 15	—	5 51	7 25	8 46	—
		Höchst . . . . Abf.	—	—	6 17	—	—	8 27	9 27	10 43	11 52	2 18	—	—	3 22	4 22	—	6 02	7 43	8 53	10 07
1 97	14 80	Hattersheim . . . . . . „	—	—	6 29	—	—	—	9 38	—	12 04	—	—	—	3 34	—	—	6 14	7 54	—	10 19
2 91	21 79	Flörsheim . . . . „	—	—	6 43	—	—	—	9 51	—	12 18	—	—	—	3 48	—	—	6 28	8 07	—	10 33
3 77	28 29	Hochheim . . . . „	—	—	6 56	—	—	—	10 03	—	12 31	—	—	—	4 01	—	—	6 41	8 19	—	10 46
4 44	33 31	Castel . . . . Ank.	—	—	7 05	—	—	8 55	10 12	11 15	12 40	2 50	—	—	4 10	4 50	—	6 50	8 27	9 25	10 55
		per Dampfboot: Mainz . . . . Ank.	—	—	7 20	—	—	9 10	10 27	11 38	12 55	3 02	—	—	4 28	5 03	—	7 08	8 40	9 50	11 10
		per Dampfboot: Mainz . . . . Abf.	—	—	7 00	—	7 27	8 42	10 02	11 07	12 30	2 41	—	3 07	4 02	4 40	5 55	6 40	8 16	9 10	10 45
		Castel . . . . Abf.	—	—	7 15	—	7 42	8 57	10 17	11 20	12 45	2 55	—	3 20	4 15	4 53	6 10	6 55	8 29	9 29	11 00
5 00	37 47	Curve . . . . Ank.	—	—	7 28	—	—	9 04	10 25	11 28	12 53	3 03	—	3 28	4 23	5 03	6 18	7 03	8 37	9 37	11 08
5 19	38 96	Biebricher Zweigbahn: Biebrich . . . . „	—	—	7 38	—	—	9 13	10 35	—	1 03	—	—	3 38	4 33	5 18	—	—	8 47	9 49	11 18
		Biebricher Zweigbahn: Biebrich . . . . Abf.	—	—	7 12	—	—	8 53	10 14	10 59	12 42	—	—	3 17	—	4 47	6 07	—	8 26	9 28	10 57
5 58	41 83	Wiesbaden (Taunus-Bahnh.) Ank.	—	—	7 33	—	—	9 18	10 35	11 37	1 03	3 12	—	3 38	4 33	5 12	6 28	7 12	8 47	9 47	11 18
		Mosbach . . . . Ank.	—	—	—	—	7 55	9 10	—	11 34	—	3 10	—	—	—	5 10	—	7 10	—	9 45	—
Entfernung in Meilen	**Entfernung in Kilometer**	**Stationen**				**105. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.**	**107. Local-Zug Classe I. II. III.**	**109. Schnell-Zug Classe I. II.**		**113. Personen-Zug Classe I. II. III.**		**117. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.**	**119. Local-Zug Classe I. II. III.**			**121. Personen-Zug Classe I. II. III.**		**123. Personen-Zug Classe I. II. III.**		**125. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.**	
		Wiesbaden (Rheinbahnhof) Abf.	—	—	—	5 50	7 45	9 00	—	11 25	—	3 00	3 18	—	—	5 00	—	7 00	—	9 35	—
0 67	5 00	Mosbach . . . . „	—	—	—	6 00	8 00	9 15	—	11 39	—	3 15	3 30	—	—	5 15	—	7 15	—	9 50	—
1 08	8 11	Schierstein . . . . . . „	—	—	—	6 07	8 07	—	—	11 45	—	3 22	3 39	—	—	—	—	7 22	—	9 57	—
1 51	11 34	Niederwalluf . . . . . . „	—	—	—	6 14	8 15	—	—	11 52	—	3 30	3 48	—	—	5 26	—	7 29	—	10 05	—
1 91	14 33	Eltville . . . . „	—	—	—	6 21	8 22	9 30	—	11 58	—	3 37	3 56	—	—	5 33	—	7 36	—	10 12	—
2 19	16 43	Erbach (Haltestelle) . . . „	—	—	—	—	8 27	—	—	—	—	3 42	4 01	—	—	—	—	—	—	10 17	—
2 59	19 43	Hattenheim . . . . „	—	—	—	6 31	8 34	—	—	12 08	—	4 49	4 08	—	—	—	—	7 47	—	10 24	—
3 01	22 56	Oestrich Winkel . . . . „	—	—	—	6 38	8 41	—	—	12 14	—	3 57	4 16	—	—	5 48	—	7 54	—	10 32	—
3 61	27 07	Geisenheim (Johannisb.) . „	—	—	—	6 48	8 51	—	—	12 23	—	4 07	4 27	—	—	5 56	—	8 04	—	10 42	—
4 11	30 84	Rüdesheim . . . . . . Ank.	—	—	—	6 55	9 00	9 52	—	12 30	—	4 15	4 35	—	—	6 02	—	8 10	—	10 50	—
		Rüdesheim . . . . . . Abf.	—	—	—	6 57	—	9 54	—	12 35	—	4 20	—	—	—	6 07	—	8 15	—	—	—
4 71	35 83	Assmannshausen . . . . . „	—	—	—	7 06	—	—	—	12 44	—	4 29	—	—	—	6 16	—	8 23	—	—	—
5 69	42 69	Lorch . . . . „	—	—	—	7 17	—	10 19	—	12 56	—	4 40	—	—	—	6 28	—	8 34	—	—	—
6 55	49 16	Caub . . . . „	—	—	—	7 28	—	10 23	—	1 07	—	4 51	—	—	—	6 39	—	8 44	—	—	—
7 97	59 75	St. Goarshausen . . . . „	—	—	—	7 44	—	10 38	—	1 22	—	5 08	—	—	—	6 54	—	9 00	—	—	—
8 85	66 37	Kestert (Haltestelle) . . „	—	—	—	7 55	—	—	—	—	—	5 20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 55	71 64	Camp . . . . „	—	—	—	8 04	—	—	—	1 40	—	5 30	—	—	—	7 10	—	9 17	—	—	—
10 34	77 57	Osterspai (Haltestelle) . „	—	—	—	8 14	—	—	—	—	—	5 42	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11 13	83 44	Braubach . . . . „	—	—	—	8 24	—	11 07	—	1 57	—	5 53	—	—	—	7 27	—	9 34	—	—	—
11 66	87 47	O.-Lahnstein . . . . . Ank.	—	—	—	8 30	—	11 15	—	2 05	—	6 00	—	—	—	7 35	—	9 40	—	—	—
		Ehrenbreitstein . . . . . Ank.	—	—	—	—	—	11 25	—	2 24	—	6 48	—	—	—	9 00	—	—	—	—	—
		Coblenz . . . . „	—	—	—	8 50	—	11 54	—	2 20	—	6 30	—	—	—	7 50	—	10 05	—	—	—

Lahn-Bahn.

Entfernung in Meilen	Kilometer	Stationen		101. Local-Zug. Classe I. II. III.	103. Personen-Zug. Classe I. II. III. IV.	155. Schnell-Zug. Classe I. II.	105. Personen-Zug. Classe I. II. III.		109. Schnell-Zug. Classe I. II.	111. Personen-Zug. Classe I. II. III. IV.	113. Personen-Zug. Classe I. II. III.	115. Personen-Zug. Classe. I. II. III.	117. Personen-Zug Classe I. II. III.				121. Personen-Zug. Classe I. II. III. IV.		123. Personen-Zug. Classe I. II. III.			
		Coblenz	Abf.	—	—	5 55	8 00	—	11 00	11 00	1 30	2 50	5 40	—	—	—	7 08	—	9 00	—	—	—
		Ehrenbreitstein	„	—	—	—	7 29	—	9 38	—	12 58	3 01	5 00	—	—	—	—	—	9 18	—	—	—
		O.-Lahnstein	Abf.	—	5 55	6 45	8 40	—	11 25	11 50	2 15	3 30	6 20	—	—	—	7 58	—	9 45	—	—	—
13 39	100 45	Ems	„	—	6 18	7 10	9 03	—	11 45	12 15	2 35	3 54	6 47	—	—	—	8 25	—	10 05	—	—	—
14 47	108 51	Nassau	„	—	6 28	7 23	9 15	—	Ank.	12 28	Ank.	4 06	7 00	—	—	—	8 39	—	Ank.	—	—	—
15 05	112 87	Obernhof (Haltestelle)	„	—	6 36	—	—	—	—	12 37	—	4 14	7 08	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15 97	119 79	Laurenburg	„	—	6 47	—	9 31	—	—	12 49	—	4 24	7 20	—	—	—	8 58	—	—	—	—	—
16 75	125 66	Balduinstein (Schaumb.)	„	—	6 58	—	—	—	—	1 00	—	4 33	7 30	—	—	—	9 09	—	—	—	—	—
17 20	129 02	Fachingen	„	—	7 05	—	—	—	—	—	—	—	7 37	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17 50	131 28	Diez	Ank.	—	7 10	7 52	9 47	—	—	1 10	—	4 42	7 41	—	—	—	9 17	—	—	—	—	—
			Abf.	5 45	7 12	7 53	9 48	—	—	1 12	—	4 48	7 48	—	—	—	9 18	—	—	—	—	—
17 98	134 88	Limburg	Ank.	5 52	7 19	8 00	9 54	—	—	1 19	—	4 49	7 50	—	—	—	9 24	—	—	—	—	—
			Abf.	5 55	7 23	8 02	9 57	—	—	1 23	—	4 50	—	—	—	—	9 28	—	—	—	—	—
18 41	138 10	Eschhofen (Haltestelle)	„	6 01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 32	—	—	—	—	—
19 00	142 48	Runkel	„	6 10	7 36	—	10 10	—	—	1 38	—	5 03	—	—	—	—	9 41	—	—	—	—	—
19 38	145 32	Villmar	„	6 17	7 44	—	—	—	—	1 44	—	5 09	—	—	—	—	9 47	—	—	—	—	—
20 28	152 03	Aumenau	„	6 28	7 55	—	—	—	—	1 58	—	5 20	—	—	—	—	9 58	—	—	—	—	—
21 88	164 04	Weilburg	„	6 44	8 14	8 43	10 37	—	—	2 15	—	5 38	—	—	—	—	10 14	—	—	—	—	—
22 26	166 90	Löhnberg	„	6 51	8 21	—	—	—	—	2 22	—	5 42	—	—	—	—	10 20	—	—	—	—	—
23 05	172 82	Stockhausen	„	7 01	8 31	—	—	—	—	2 33	—	5 52	—	—	—	—	10 30	—	—	—	—	—
23 53	176 41	Braunfels	„	7 08	8 38	—	—	—	—	2 41	—	5 59	—	—	—	—	10 37	—	—	—	—	—
24 22	181 61	Albshausen	„	7 17	8 48	—	—	—	—	2 51	—	6 08	—	—	—	—	10 46	—	—	—	—	—
24 95	187 10	Wetzlar	Ank.	7 25	8 57	9 11	11 05	—	—	3 00	—	6 18	—	—	—	—	10 56	—	—	—	—	—
		Abf. Wetzlar		—	—	10 14 V.	12 23 N.	—	—	5 09 N.	—	8 56 N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Ank. Dillenburg		—	—	10 56 „	1 22 „	—	—	6 15 „	—	9 53 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Giessen	Ank.	7 50	9 40	9 40	11 30	—	—	3 50	—	6 41	—	—	—	—	11 18	—	—	—	—	—

Fahrten in der Richtung von Cöln, Coblenz, von der Lahn, von O.-Lahnstein nach Wiesbaden, Mainz und Frankfurt.

Entfernung in Meilen	Kilometer	Stationen				104. Personen-Zug. Classe I. II. III.	106. Personen-Zug. Classe I. II. III.	108. Personen-Zug. Classe I. II. III. IV.		110. Personen-Zug. Classe I. II. III.	114. Local-Zug. Classe I. II.				116. Personen-Zug. Classe I. II. III. IV.	118. Schnell-Zug. Classe I. I.					122. Personen-Zug. Classe I. II. III.	124. Personen-Zug. Classe. I. II. III. IV.	126. Schnell-Zug. Classe I. II.	128. Local-Zug. Classe I. II. III.
		Giessen	Abf.	—	—	—	—	6 15	—	8 40	—	—	—	—	12 00	—	—	—	—	—	—	4 45	7 00	8 35
		Abf. Dillenburg		—	—	—	—	6 40 V.	—	—	—	—	—	—	10 18 V.	—	—	—	—	—	2 45 N.	—	5 40 N.	—
		Ank. Wetzlar		—	—	—	—	7 28 „	—	—	—	—	—	—	11 12 „	—	—	—	—	—	3 30 „	—	6 22 „	—
		Wetzlar	Abf.	—	—	—	—	7 33	—	9 11	—	—	—	—	12 30	—	—	—	—	—	4 20	5 25	7 25	9 00
0 73	5 49	Albshausen	„	—	—	—	—	7 42	—	—	—	—	—	—	12 40	—	—	—	—	—	4 30	5 35	—	9 09
1 42	10 69	Braunfels	„	—	—	—	—	7 50	—	—	—	—	—	—	12 50	—	—	—	—	—	4 40	5 45	—	9 18
1 90	14 28	Stockhausen	„	—	—	—	—	7 57	—	—	—	—	—	—	12 58	—	—	—	—	—	4 47	5 53	—	9 25
2 69	20 20	Löhnberg	„	—	—	—	—	8 07	—	—	—	—	—	—	1 08	—	—	—	—	—	4 57	6 03	—	9 35
3 07	23 06	Weilburg	„	—	—	—	—	8 13	—	9 40	—	—	—	—	1 15	—	—	—	—	—	5 04	6 08	7 55	9 41
4 87	35 07	Aumenau	„	—	—	—	—	8 30	—	—	—	—	—	—	1 32	—	—	—	—	—	5 21	6 24	—	9 59
5 57	41 78	Villmar	„	—	—	—	—	8 41	—	—	—	—	—	—	1 43	—	—	—	—	—	5 32	6 34	—	10 10
5 95	44 62	Runkel	„	—	—	—	—	8 49	—	10 11	—	—	—	—	1 50	—	—	—	—	—	5 39	6 41	—	10 16
6 54	49 00	Eschhofen (Haltestelle)	„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 24
6 97	52 22	Limburg	Ank.	—	—	—	—	9 00	—	10 22	—	—	—	—	2 02	—	—	—	—	—	5 51	6 51	8 32	10 29
			Abf.	—	—	—	6 33	9 03	—	10 24	—	—	—	—	2 07	—	—	—	—	—	5 54	6 53	8 33	10 30
7 45	55 82	Diez	Ank.	—	—	—	6 40	9 10	—	10 30	—	—	—	—	2 14	—	—	—	—	—	6 01	7 00	8 39	10 36
			Abf.	—	—	—	6 42	9 11	—	10 31	—	—	—	—	2 18	—	—	—	—	—	6 03	7 01	8 40	—
7 75	58 08	Fachingen	„	—	—	—	6 48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 20	61 44	Balduinstein (Schaumb.)	„	—	—	—	6 58	9 20	—	—	—	—	—	—	2 28	—	—	—	—	—	6 14	7 11	—	—
8 98	67 31	Laurenburg	„	—	—	—	7 06	9 30	—	—	—	—	—	—	2 38	—	—	—	—	—	6 25	7 21	—	—
9 90	74 23	Obernhof (Haltestelle)	„	—	—	—	7 18	—	—	—	—	—	—	—	2 47	—	—	—	—	—	—	7 33	—	—
10 48	78 59	Nassau	„	—	—	—	7 24	9 47	—	11 01	—	—	—	—	2 55	—	—	—	—	—	6 48	7 42	9 11	—
11 56	86 65	Ems	„	—	—	6 00	7 37	10 04	—	11 15	1 35	—	—	—	3 10	4 50	—	—	—	—	7 00	8 02	9 25	—
13 29	99 83	O.-Lahnstein	Ank.	—	—	6 20	7 58	10 24	—	11 35	1 55	—	—	—	3 30	5 10	—	—	—	—	7 20	8 22	9 45	—
		Ehrenbreitstein	Ank.	—	—	—	8 16	11 25	—	—	2 24	—	—	—	—	5 28	—	—	—	—	—	9 00	—	—
		Coblenz	„	—	—	6 49	8 50	10 50	—	11 54	2 20	—	—	—	4 00	6 30	—	—	—	—	7 50	—	10 05	—

Rhein-Bahn & Taunus-Bahn.

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilometer	Stationen		102. Local Zug Klasse I. II. III. IV.		104. Pers.-Zug Klasse I. II. III. IV.	106. Personen-Zug Klasse I. II. III.			110. Personen-Zug Klasse I. II. III.	112. Local-Zug Klasse I. II. III.				116. Pers.-Zug Klasse I. II. III. IV.	118. Schnell-Zug Klasse I. II.			120. Local-Zug Klasse I. II. III.	156. Local-Zug Klasse I. II. III.	122. Personen-Zug Klasse I. II. III.
		Coblenz	Abf.	—	—	5 55	8 00	—	—	11 00	—	—	—	—	2 50	—	—	—	—	—	7 08
		Ehrenbreitstein	„	—	—	—	7 29	—	—	9 38	—	—	—	—	3 01	5 00	—	—	—	—	—
		O.-Lahnstein	Abf.	—	—	6 25	8 35	—	—	11 45	—	—	—	—	3 45	5 30	—	—	Localzug 120 nimmt an Sonn- und Festtagen nur Passagiere nach den Taunusbahn-Stationen auf.	Localzug 156 wird nur an Sonn- u. Festtagen gefahren.	7 45
13 82	103 66	Braubach	„	—	—	6 33	8 44	—	—	11 53	—	—	—	—	3 54	—	—	—			7 52
14 61	109 53	Osterspai (Haltestelle)	„	—	—	6 43	—	—	—	—	—	—	—	—	4 05	—	—	—			—
15 40	115 46	Camp	„	—	—	6 53	9 04	—	—	12 12	—	—	—	—	4 16	—	—	—			8 10
16 10	120 73	Kestert (Haltestelle)	„	—	—	7 02	—	—	—	—	—	—	—	—	4 25	—	—	—			—
16 98	127 35	St. Goarshausen	„	—	—	7 13	9 24	—	—	12 30	—	—	—	—	4 36	6 07	—	—			8 28
18 40	137 94	Caub	„	—	—	7 29	9 41	—	—	12 46	—	—	—	—	4 52	—	—	—			8 45
19 26	144 41	Lorch	„	—	—	7 40	9 51	—	—	12 57	—	—	—	—	5 02	6 29	—	—			8 55
20 24	151 77	Assmannshausen	„	—	—	7 53	10 02	—	—	1 09	—	—	—	—	5 13	—	—	—			9 06
20 84	156 26	Rüdesheim	Ank.	—	—	8 00	10 09	—	—	1 17	—	—	—	—	5 20	6 46	—	—			9 13
		Rüdesheim	Abf.	5 10	—	8 07	10 10	—	—	1 19	1 30	—	—	—	5 27	6 48	—	—	7 40	7 55	9 20
21 34	160 03	Heisenheim (Johannisb.)	„	5 19	—	8 16	10 19	—	—	—	1 39	—	—	—	5 36	—	—	—	7 49	8 04	9 28
21 94	164 54	Oestrich-Winkel	„	5 29	—	8 26	10 29	—	—	—	1 49	—	—	—	5 46	—	—	—	7 59	8 14	9 38
22 36	167 67	Hattenheim	„	5 37	—	8 34	—	—	—	—	1 56	—	—	—	5 53	—	—	—	8 07	8 22	—
22 76	170 67	Erbach (Haltestelle)	„	5 44	—	8 41	—	—	—	—	2 03	—	—	—	—	—	—	—	8 14	8 29	—
23 04	172 77	Eltville	„	5 49	—	8 46	10 42	—	—	1 44	2 08	—	—	—	6 05	7 14	—	—	8 20	8 55	9 55
23 44	175 76	Niederwalluf	„	5 56	—	8 53	—	—	—	—	2 15	—	—	—	6 12	—	—	—	8 29	8 45	10 02
23 87	178 99	Schierstein	„	6 04	—	9 01	—	—	—	—	2 22	—	—	—	6 20	—	—	—	8 39	8 53	10 09
24 28	182 10	Mosbach	„	6 15	—	9 12	10 59	—	—	2 02	2 30	—	—	—	6 31	7 35	—	—	8 50	9 05	10 20
24 95	187 10	Wiesbaden (Rhein-Bahnhof)	Ank.	6 25	—	9 22	11 08	—	—	2 12	2 40	—	—	—	6 40	7 45	—	—	9 00	9 15	10 30
		Mosbach	Abf.	6 13	—	9 10	10 56	—	—	1 59	—	—	—	—	6 28	7 32	—	—	8 48	—	10 17
		Castel	Ank.	6 25	—	9 22	11 08	—	—	2 11	—	—	—	—	6 40	7 44	—	—	9 00	—	10 30

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilometer	Stationen		4. Personen-Zug. Klasse I. II. III. IV.	6. Personen-Zug. Klasse I. II. III.	8. Schnell-Zug. Klasse I. II.	10. Schnell-Zug. Klasse I. II.	12. Personen-Zug. Klasse I. II. III. IV.	44. Local-Zug. Klasse I. II. III.	14. Personen-Zug. Klasse I. II. III.	16. Schnell-Zug. Klasse I. II.	18. Local-Zug. Klasse I. II. III. IV.	20. Schnell-Zug. Klasse. I. II.	52. Local-Zug. Klasse I. II. III.	22. Personen-Zug. Klasse I. II. III. IV.	24. Schnell-Zug. Klasse I. II.	54. Local-Zug. Klasse I. II. III.	56. Local-Zug. Klasse I. II. III.	26. Personen-Zug. Klasse I. II. III.	28. Local-Zug. Klasse I. II. III.	30. Schnell-Zug. Klasse I. II.
		Wiesbaden (Taunus-Bahnhof)	Abf.	6 17	8 02	9 15	11 08	11 52	—	2 04	3 57	4 50	5 32	Localzug 52 wird von Höchst nach Frankfurt nur an Sonn- und Festtagen gefahren.	6 37	7 18	—	Localzug 56 wird nur an Sonn- Festtagen gefahren.	9 00	9 22	10 05
0 58	4 36	Curve	Ank.	6 25	8 10	9 23	11 11	12 00	—	2 12	4 05	4 58	5 40		6 45	7 26	—		9 08	—	10 13
		Biebricher Zweigbahn: Biebrich	„	6 35	8 20	—	11 20	12 10	—	2 22	4 15	5 13	5 50		6 55	7 36	—		9 18	—	10 23
0 77	5 85	Biebricher Zweigbahn: Biebrich	Abf.	6 14	7 59	8 53	10 59	11 49	—	2 01	3 54	4 47	5 29		6 34	7 15	—		8 57	—	10 02
1 14	8 52	Castel	Ank.	6 35	8 20	9 32	11 20	12 10	—	2 22	4 15	5 08	5 50		6 55	7 36	—		9 18	9 37	10 22
		per Dampfboot: Mainz	„	6 50	8 35	9 43	11 33	12 25	—	2 36	4 28	5 23	6 10		7 08	7 55	—		9 30	9 50	10 40
		per Dampfboot: Mainz	Abf.	6 25	8 10	9 20	11 07	12 00	—	2 12	4 02	—	5 35		6 40	7 31	—		9 10	—	10 20
		Castel	„	6 40	8 25	9 35	11 25	12 15	—	2 27	4 20	—	5 55		7 00	7 46	—		9 23	—	10 34
1 81	13 54	Hochheim	„	6 51	8 36	—	—	12 26	—	2 38	—	—	—		7 11	—	—		9 33	—	—
2 67	20 04	Flörsheim	„	7 04	8 49	—	—	12 39	—	2 51	—	—	—		7 24	—	—		9 45	—	—
3 61	27 03	Hatterheim	„	7 18	9 03	—	—	12 58	—	3 05	—	—	—		7 38	—	—		9 58	—	—
4 40	32 96	Höchst	Ank.	7 28	9 13	10 07	11 57	1 03	—	3 15	4 52	—	6 27		7 48	8 18	—		10 08	—	11 07
		Sodener Zweigbahn: Höchst	Abf.	8 30	9 30	10 46	12 02	—	—	3 25	4 57	—	—		7 59	—	—		—	—	—
5 29	39 61	Sodener Zweigbahn: Soden	Ank.	8 43	9 43	10 59	12 15	—	—	3 38	5 10	—	—		8 12	—	—		—	—	—
		Sodener Zweigbahn: Soden	Abf.	7 10	8 55	—	11 31	—	1 12	2 57	4 02	—	5 41	7 12	7 12	—	8 33	9 00	—	—	—
		Sodener Zweigbahn: Höchst	Ank.	7 23	9 08	—	11 44	—	1 25	3 10	4 15	—	5 54	7 25	7 25	—	8 46	9 13	—	—	—
		Höchst	Abf.	7 31	9 16	10 09	11 59	1 06	1 30	3 18	4 54	—	6 29	7 30	7 51	8 20	8 55	9 18	10 10	—	11 09
5 58	41 33	Frankfurt	Ank.	7 45	9 30	10 20	12 10	1 20	1 45	3 32	5 05	—	6 40	7 45	8 05	8 30	9 10	9 33	10 24	—	11 20

Zweigbahn DIEZ-ZOLLHAUS.

Fahrten in der Richtung:
Von **Diez** nach **Zollhaus.**

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen.		157. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	159. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	161. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	163. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	165. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.
		Diez	Abf.	7 25	10 40	2 27	7 09	10 43
0 54	4 06	Flacht	„	7 34	10 48	2 35	7 17	10 51
0 87	6 58	Oberneisen	„	7 44	10 58	2 45	7 22	10 56
1 15	8 81	Hahnstätten	„	7 52	11 04	2 55	7 27	11 01
1 46	10 95	Zollhaus	Ank.	7 58	11 10	3 00	7 31	11 05

Fahrten in der Richtung:
Von **Zollhaus** nach **Diez.**

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen.		158. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.	160. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	162. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	164. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	166. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.
		Zollhaus	Abf.	6 00	8 23	12 25	3 57	8 08
0 31	2 34	Hahnstätten	„	6 05	8 31	12 33	4 05	8 13
0 59	4 42	Oberneisen	„	6 10	8 42	12 42	4 14	8 18
0 92	6 89	Flacht	„	6 15	8 48	12 48	4 20	8 23
1 46	10 95	Diez	Ank.	6 22	8 55	12 55	4 27	8 30

Zweigbahn LIMBURG-HADAMAR.

Fahrten in der Richtung:
Von **Limburg** nach **Hadamar.**

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen.		167. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	169. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	171. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	173. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	175. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.
		Limburg	Abf.	7 30	10 30	2 15	7 00	10 35
0 32	2 37	Staffel	„	7 40	10 41	2 25	7 10	10 41
0 56	4 17	Elz	„	7 45	10 47	2 30	7 15	10 46
1 07	8 00	Hadamar	Ank.	7 52	10 54	2 37	7 22	10 52

Fahrten in der Richtung:
Von **Hadamar** nach **Limburg.**

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen.		168. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.	170. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	172. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	174. Gem. Zug Classe I. II. III. IV.	176. Pers.-Zug Classe I. II. III. IV.
		Hadamar	Abf.	5 30	8 25	12 45	4 13	8 05
0 51	3 83	Elz	„	5 37	8 35	12 58	4 21	8 13
0 75	5 63	Staffel	„	5 42	8 44	1 02	4 33	8 18
1 07	8 00	Limburg	Ank.	5 46	8 50	1 08	4 39	8 22

Fahrplan des Personen-Dampf-Trajects

Rüdesheim-Bingerbrück.

Bingerbrück	Abfahrt Rhein. Z.	6 25	9 20	11 05	3 15	4 34	8 45
Rüdesheim	Ankunft Nass. Z.	6 46	9 41	11 26	3 36	4 55	9 06
Rüdesheim	Abfahrt Nass. Z.	7 08	9 10	12 40	4 25	8 15	9 26
Bingerbrück	Ankunft Rhein. Z.	7 12	9 14	12 44	4 29	8 19	9 30

Fahrplan der Wagen-Verbindung

zwischen

Eltville und Schlangenbad-L.-Schwalbach.

Fahrt No.	Eltville. Abfahrt.	Schlangenbad. Ankunft.	Schwalbach. Ankunft.
I	9 35	10 35	11 50
III	1 47	2 47	4 02
V	6 10	7 10	8 25
Auf Verlangen der um 7 32 resp. 7 35 ankommenden Reisenden.			
VII	7 40	8 40	9 55

Fahrt No.	Schwalbach. Abfahrt.	Schlangenbad. Abfahrt.	Eltville. Ankunft.
II	7 15	8 20	9 15
IV	3 00	4 15	5 00
VI	6 00	7 15	8 00

Wiesbaden, im Mai 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Folgender Fahrplan tritt vom 1. Juni d. J. ab auf der Märkisch-Posener Eisenbahn in Kraft.

Guben, den 19. Mai 1874.

Der General-Bevollmächtigte des Verwaltungs-Rathes.

I. V.: Kühnast.

In der Richtung {Guben-Bentschen / Frankfurt-Bentschen} nach Posen.

Stationen.		I.	III.	V.	VII.	IX.
		Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl.	Gemischter Zug 2. 3. 4. Cl.	Personen-Zug 1. 2. 3. Cl.	Personen-Zug 1. 2. 3. Cl.	Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl.
			Mrgs.		Nachm.	Nachm.
Guben	Abfahrt	—	7,35	—	1,48	5,5
Merzwiese	„	—	8,6	—	2,13	5,34
Crossen	„	—	8,27	—	2,29	5,52
Polnisch Nettkow*	„	—	8,57	—	—	6,15
Rothenburg	„	—	9,18	—	3,3	6,33
Züllichau	„	—	9,49	—	3,27	7,2
Bomst	„	—	10,16	—	3,49	7,27
Bentschen	Ankunft	—	10,36	—	4,4	7,43
			Vorm.			
		Mrgs.		Vorm.		
Frankfurt	Abfahrt	5,41	—	10,15	—	4,5
Reppen	„	6,10	—	10,45	—	4,46
Sternberg	„	6,31	—	11,8	—	5,13
Neu-Cunersdorf	„	6,43	—	11,19	—	5,27
Wutschdorf	„	7,3	—	—	—	5,51
Schwiebus	„	7,27	—	11,54	—	6,15
Stentsch	„	7,41	—	—	—	6,31
Bentschen	Ankunft	7,58	—	12,21	—	6,50
Bentschen	Abfahrt	8,10	—	12,29	4,13	7,58
Friedenhorst*	„	8,28	—	—	—	8,16
Neu-Tomysl	„	8,38	—	12,52	4,37	8,28
Eichenhorst	„	8,55	—	—	—	8,47
Opalenica	„	9,8	—	1,18	5,3	9,2
Buk	„	9,25	—	1,31	5,16	9,18
Otusz	„	9,34	—	—	—	9,29
Dombrowka	„	9,51	—	1,53	—	9,46
Posen	Ankunft	10,9	—	2,12	5,53	10,6
		Vorm.		Nachm.	Nachm.	Abds.

In der Richtung von Posen nach {Bentschen-Frankfurt. / Bentschen-Guben.}

Stationen.		II.	IV.	VI.	VIII.	X.	XII.
		Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl.	Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl.	Personen-Zug 1. 2. 3. Cl.	Gemischter Zug 2. 3. 4. Cl.	Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl.	Gemischter Zug 2. 3. 4. Cl.
		Mrgs.		Vorm.		Nachm.	Abds.
Posen	Abfahrt	6,0	—	10,39	—	3,59	7,44
Dombrowka	„	6,21	—	10,56	—	4,20	8,11
Otusz	„	6,37	—	—	—	4,38	8,32
Buk	„	6,44	—	11,17	—	4,48	8,45
Opalenica	„	7,2	—	11,31	—	5,7	9,7
Eichenhorst	„	7,13	—	—	—	5,19	9,23
Neu-Tomysl	„	7,29	—	11,55	—	5,37	9,44
Friedenhorst*	„	7,37	—	—	—	—	9,54
Bentschen	Ankunft	7,52	—	12,15	—	5,57	10,13
			Mrgs.	Nachm.			
Bentschen	Abfahrt	—	6,10	12,47	—	6,10	—
Stentsch	„	—	6,27	1,5	—	6,30	—
Schwiebus	„	—	6,43	1,21	—	6,49	—
Wutschdorf	„	—	7,2	1,39	—	7,10	—
Neu-Cunersdorf	„	—	7,23	2,1	—	7,30	—
Sternberg	„	—	7,37	2,15	—	7,44	—
Reppen	„	—	7,57	2,42	—	8,6	—
Frankfurt	Ankunft	—	8,23	3,7	—	8,32	—
			Vorm.		Nachm.		
Bentschen	Abfahrt	8,3	—	12,25	2,0	6,17	—
Bomst	„	8,20	—	12,41	2,36	6,37	—
Züllichau	„	8,44	—	1,5	3,41	7,7	—
Rothenburg	„	9,16	—	1,31	4,46	7,38	—
Polnisch Nettkow*	„	9,24	—	—	4,57	7,45	—
Crossen	„	9,54	—	1,59	5,53	8,9	—
Merzwiese	„	10,14	—	2,13	6,23	8,24	—
Guben	Ankunft	10,43	—	2,35	7,5	8,49	—
		Vorm.		Nachm.	Abds.	Abds.	

*) Auf der neu angelegten Haltestelle Polnisch Nettkow, welche mit dem 1. Juni cr. eröffnet wird, halten die Züge No. II., III., VIII., IX. und X., und in Friedenhorst die Züge No. I., II., IX. und XII nur dann, wenn Passagiere daselbst aufzunehmen oder abzusetzen sind.

Fahrplan der Main-Neckar-Bahn

vom 1. Juni 1874 ab.

Von **Frankfurt** nach **Heidelberg**.		3.	5.	7.	11.	15.	17.	19.	21.	25.	27.	29.	31.
		Personenzug I. II. III. Cl.	Courierzug I. II. Cl.	Personenzug I. II. III. Cl.	Schnellzug I. II. Cl.	Personenzug I. II. III. Cl.	Courierzug I. II. Cl.	Personenzüge I. II. III. Cl.				Schnellzug I. II. III. Cl.	Personenzug I. II. III. Cl.
		Morgens.		Vormittags.			Nachmittags.				Abds.	Nachts.	
Frankfurt	Abg.	5.45	8.15	8.30	10.35	11.	1.15	2.	4.30	6.40	7.25	9.20	10.35
Isenburg	„	6.1	—	8.46	—	11.16	—	2.16	4.46	6.57	—	—	10.51
Langen	„	6.12	—	8.57	—	11.27	—	2.27	4.57	7.10	7.48	—	11.3
Egelsbach	„	6.19	—	9.4	—	11.34	—	2.34	5.4	7.18	—	—	—
Arheilgen	„	6.26	—	9.12	—	11.41	—	2.42	5.12	7.27	—	—	11.16
Darmstadt	Ank.	6.35	8.45	9.20	11.5	11.50	1.45	2.50	5.20	7.35	8.5	9.50	11.25
	Abg.	6.45	8.50	9.30	11.15	12.	1.55	3.	5.30	—	8.15	10.	—
Eberstadt (Pfungstadt)	„	6.55	—	9.40	—	12.10	—	3.10	5.40	—	8.25	10.10	—
Bickenbach (Jugenheim)	„	7.5	—	9.50	—	12.20	—	3.20	5.50	—	8.35	—	—
Zwingenberg	„	7.12	—	9.57	—	12.28	—	3.28	5.57	—	8.43	—	—
Auerbach	„	7.18	—	10.4	—	12.34	—	3.35	6.3	—	8.49	—	—
Bensheim	Ank.	7.23	—	10.9	11.39	12.39	2.19	3.40	6.8	—	8.54	10.27	—
	Abg.	7.24	—	10.10	11.40	12.40	2.20	3.43	6.9	—	8.57	10.28	—
Heppenheim	„	7.32	—	10.18	—	12.48	—	3.51	6.17	—	9.5	—	—
Laudenbach	„	7.39	—	10.25	—	12.55	—	3.59	6.24	—	9.12	—	—
Hemsbach	„	7.45	—	10.31	—	1.1	—	4.6	6.30	—	9.18	—	—
Weinheim	„	7.55	—	10.41	12.	1.12	2.40	4.16	6.40	—	9.28	10.48	—
Grosssachsen	„	8.5	—	10.51	—	1.22	—	4.26	6.49	—	9.38	—	—
Ladenburg	„	8.14	—	11	—	1.32	—	4.35	6.58	—	9.47	—	—
Friedrichsfeld	„	8.25	9.52	11.10	12.18	1.45	3.	4.45	7.5	—	9.57	11.6	—
Heidelberg	Ank.	8.40	10.5	11.25	12.30	2.	3.15	5.	7.20	—	10.10	11.20	—

Im Anschluss an obige Züge.

Von **Friedrichsfeld** nach **Mannheim**.		3.	5.	7.	11.	15.	17.	19.	21.	27.	29.		
		Mrgs.	Vormittags.		Nachmittags.					Nachts.			
Friedrichsfeld	Abg.	8.27	9.53	11.12	12.20	1.47	3.5	4.55	7.7	10.	11.8	—	—
Mannheim	Ank.	8.40	10.8	11.30	12.35	2.	3.20	5.10	7.20	10.15	11.25	—	—

Von **Heidelberg** nach **Frankfurt**.		2.	4.	6.	8.	12.	14.	16.	20.	24.	26.	30.	32.
		Schnellzug I. II. III. Cl.	Perzonenzüge I. II. III. Cl.				Schnellzug I. II. III. Cl.	Personenzug I. II. III. Cl.	Schnellzug I. II. Cl.	Courierzug I. II. Cl.	Personenzüge I. II. III. Cl.		Courierzug I. II. Cl.
		Frühe.				Vorm.	Nachmittags.					Abends.	
Heidelberg	Abg.	3.45	—	5.40	—	9.15	12.30	1.15	3.10	4.40	5.	7.10	8.30
Friedrichsfeld	„	4.8	—	6.	—	9.35	12.37	1.35	3.27	4.55	5.20	7.27	8.43
Ladenburg	„	—	—	6.8	—	9.48	—	1.43	—	—	5.28	7.35	—
Grosssachsen	„	—	—	6.17	—	9.52	—	1.52	—	—	5.37	7.44	—
Weinheim	„	4.21	—	7.27	—	10.2	12.55	2.2	3.46	—	5.47	7.54	9.
Hemsbach	„	—	—	6.37	—	10.12	—	2.12	—	—	5.57	8.4	—
Laudenbach	„	—	—	6.43	—	10.18	—	2.19	—	—	6.3	8.10	—
Heppenheim	„	4.37	—	6.50	—	10.27	—	2.26	—	—	6.10	8.17	—
Bensheim	Ank.	4.44	—	6.57	—	10.34	1.15	2.33	4.6	—	6.17	8.24	9.17
	Abg.	4.45	—	7.	—	10.36	1.16	2.36	4.8	—	6.19	8.25	9.18
Auerbach	„	—	—	7.6	—	10.42	—	2.42	—	—	6.26	8.31	—
Zwingenberg	„	4.53	—	7.18	—	10.49	—	2.49	—	—	6.34	8.37	—
Bickenbach (Jugenheim)	„	—	—	7.20	—	10.57	—	2.57	—	—	6.43	8.44	—
Eberstadt (Pfungstadt)	„	5.8	—	7.30	—	11.9	—	3.9	—	—	6.54	8.55	—
Darmstadt	Ank.	5.18	—	7.40	—	11.20	1.40	3.20	4.35	5.55	7.5	9.5	9.40
	Abg.	5.25	5.40	7.50	8.40	11.30	1.45	3.30	4.45	6.	7.15	9.15	9.50
Arheilgen	„	—	5.49	7.58	8.49	11.38	—	3.39	—	—	7.24	9.24	—
Egelsbach	„	—	5.58	8.5	8.56	11.46	—	3.47	—	—	7.32	9.31	—
Langen	„	—	6.6	8.12	9.8	11.52	—	3.54	—	—	7.39	9.37	—
Isenburg	„	—	6.18	8.23	9.14	12.3	—	4.5	—	—	7.50	9.48	—
Frankfurt	Ank.	6.	6.30	8.35	9.27	12.15	2.15	4.20	5.15	6.30	8.5	10.	10.20

Im Anschluss an obige Züge.

Von **Mannheim** nach **Friedrichsfeld**		2.	6.	12.	14.	16.	20.	24.	26.	30.	32.	
		Frühe.		Vorm.	Nachmittags.					Abends.		
Mannheim	Abg.	3.40	5.40	9.15	12.20	1.15	3.5	4.30	5.	7.10	8.25	
Friedrichsfeld	Ank.	3.55	5.55	9.30	12.35	1.30	3.20	4.45	5.15	7.24	8.40	

Darmstadt, im Mai 1874.

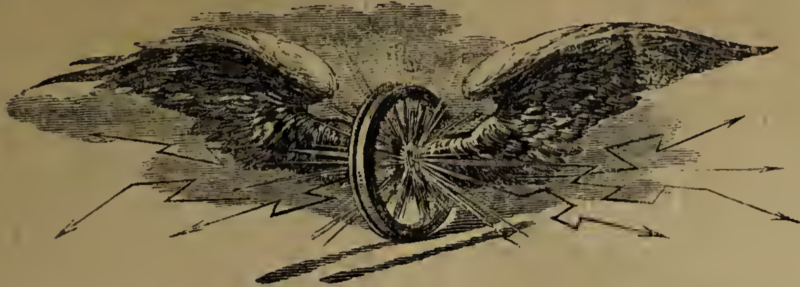
Direction der Main-Neckar-Bahn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 43. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 1. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 30. Mai, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten wird die 21_{43} Kilometer lange Vicinalbahn von Holzkirchen (Station der Staatsbahnlinie München-Holzkirchen-Rosenheim) nach Tölz mit den Stationen

Holzkirchen, Oberwarngau (Personen-Haltestelle), Schaftlach, Reigersbeuern und Tölz

und die 74 Kilometer lange Staatsbahn-Strecke Ingolstadt (Centralbahnhof)-Regensburg mit den Stationen

Ingolstadt, Vohburg, Münchsmünster, Neustadt a. Donau, Abensberg, Thaldorf, Saal, Abbach, Sinzing und Regensburg

am 1. Juni d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 27. Mai 1874.

Nach der Mittheilung der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction wird die 23_{56} Kilometer lange Strecke von Horb (Station der Linie Plochingen-Reutlingen-Rottenburg-Rottweil-Immendingen) nach Nagold mit den Stationen

Horb, Hochdorf, Gündringen und Nagold

und die 23_{85} Kilometer lange Strecke Calw-Brötzingen (Pforzheim) mit den Stationen

Calw, Hirsau, Liebenzell, Unter-Reichenbach, Weissenstein und Brötzingen (Station der Linie Pforzheim-Wildbad)

am 1. Juni d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Nagoldbahn (Horb-Calw-Pforzheim) ist dann in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe.

Berlin, den 27. Mai 1874.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

(Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1873.)

Der Seitens des Verwaltungsrathes der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Actionäre am 29. April c. über den Bau und Betrieb der Bahn im Jahre 1873 erstattete Bericht enthält folgende bemerkenswerthe Notizen.

A. Allgemeine Angaben. In dem abgelaufenen Betriebsjahre sind an neuen Linien die beiden Grenzstrecken Monsheim-Hohensülzen und Alzey-Wahlheim von 2_{44} resp. 8_{98} Kilom. Länge dem Unternehmen hinzugetreten, so dass am Jahresschlusse 494_{55} Kilom. resp. mit Hinweglassung der Doppelbetriebsstrecken d. h. solcher, auf welchen ein vollständiger Betrieb nach zwei Richtungen hin stattfindet, 471_{68} Kilom. im Betriebe waren. Hiervon sind gepachtet, bezw. der Hessischen Ludwigsbahn nicht eigenthümlich gehörige Strecken:

a) die der Königlich Bayerischen Regierung gehörige Strecke von der Bayerischen Grenze bei Kahl bis Aschaffenburg — 16_{36} Kilom., sowie

b) die der Main-Neckarbahn gehörige Strecke von der Einmündung in die Main-Neckarbahn an der Luderbach bis nach Frankfurt — 2_{97} Kilom., sonach insgesammt 19_{33} Kilom.

Die Länge sämmtlicher Geleise beträgt 840_{206} Kilom., worunter 189_{916} Kilom. zweites Geleise, nämlich auf den Strecken Bingen-Mainz, Mainz-Worms, Mainz-Darmstadt, Dieburg-Stockstadt, Bischofsheim-Kelsterbach, Mainz-Gartenfeld und Frankfurt-Aschaffenburg.

Ende 1873 war der Totalbestand der Transportmittel folgender: 139 Locomotiven mit 121 separaten Tendern, nämlich 41 ungekuppelte Personenzugmaschinen (darunter 9 System Crampton), 61 zwei Achsen, 17 drei und 8 vier Achsen gekuppelt, sowie 12 Tendermaschinen, je zwei Achsen gekuppelt, 403 Personenwagen (darunter 3 Gala- und 1 Salonwagen), 5 Briefpostwagen, 27 Gepäckwagen mit Post- resp. Dienstabtheilung, 85 Reisegepäckwagen, 959 gedeckte und 1614 offene Güter-Wagen, sonach im Gesammt 3093 Wagen. Ferner 3 Möbelwagen, sowie 3 Dampfboote mit den erforderlichen Schalden und sonstigen Traject-Einrichtungen für den Rheinübergang bei Worms.

Das Actien-Capital erreichte am Jahresschluss die Höhe von 22 500 000 Thlr. = 39 375 000 Fl. Zufolge Decrets der Grossherzogl. Regierung vom 16. April 1873 war der Gesellschaft die Ermächtigung

ertheilt worden, das Actien-Capital um 7 Millionen Thlr. zu erhöhen, von letzterer Summe waren 5 500 000 Thlr. begeben, während der Rest mit 1 500 000 Thlr. im Besitze der Gesellschaft geblieben ist. Das neue emittirte Actien-Capital soll in erster Linie zur Herstellung und Ausrüstung der der Gesellschaft Seitens der Königl. Preussischen Regierung in Nassau concessionirten Linien, nämlich von Frankfurt über Camberg nach Limburg mit der Abzweigung von Niedernhausen über Wiesbaden nach Mainz (94 Kilom.), von Frankfurt auf der rechten Mainseite mit Ueberbrückung des Mains über Niederrad zur Einmündung in die linksmainische Bahn von Mainz nach Frankfurt, der Linie von Limburg über Hachenburg nach Troisdorf mit Abzweigung von Hachenburg nach Wissen (etwa 127 Kilom.), sowie ferner zur Ausführung der bereits früher ertheilten Concessionen von Hessen und für die Fortsetzung der linksmainischen (Mainz-Frankfurter) Strecke von Station Niederrad ab bis Sachsenhausen (3,68 Kilom.) nebst deren Fortsetzung bis zum Ostbahnhofe in Frankfurt mit Ueberbrückung des Mains (2,71 Kilom.), sowie der Verbindungsbahn bei Darmstadt (3,71 Kil.). Ferner ist der Stand der autorisirten Anleihen in 1873 unverändert geblieben, nämlich 32 753 000 Fl., wovon bei Jahresschluss 1 090 100 Fl. amortisirt.

Das durchschnittliche Anlagecapital der in Betrieb stehenden nicht garantirten Linien mit einer Baulänge von rund 295 Kilom., das Ende 1872 auf 42 401 496 Fl. 56 Kr. gestanden, ist Ende 1873 auf 43 607 658 Fl. 15¾ Kr. gestiegen. Die garantirten Linien standen am Schlusse von 1872 für eine Baulänge von 164 Kilom. mit 17 203 293 Fl. 5¼ Kr. in der Baurechnung. Im Jahre 1873 sind ca 6¼ Kilom. hinzugekommen, und es betrugen die Baukosten Ende des Jahres 18 756 769 Fl. 45¼ Kr. Hiernach stellt sich der Kilometer an Bau- und Ausrüstungskosten ins Gesammt genommen auf 138 935 Fl., bezw. nach Abrechnung der aus Betriebsergebnissen amortisirten Beträge auf 136 625 Fl.

Der Erneuerungsfonds, der im Laufe des Jahres sehr starke Ausgaben zu bewältigen hatte, schloss für die alten Linien mit 1 097 468 Fl. 59 Kr. ab (Ende 1872 hatte derselbe auf 1 120 630 Fl. 14¾ Kr gestanden, hinzugekommen waren 739 952 Fl. 21¾ Kr.; die gesammte Ausgabe betrug 763 122 Fl. 37½ Kr.), für die garantirten Linien mit 243 782 Fl. 4 Kr. gegen 147 522 Fl. 39 Kr. in 1872.

B. Baubericht. Derselbe bespricht:

1 diejenigen Arbeiten und Neuherstellungen, welche auf den im Betriebe befindlichen Bahnstrecken während des abgelaufenen Jahres erforderlich waren, resp. zur Vollendung kamen, wie die Fertigstellung des zweiten Geleises zwischen Messel und Stockstadt a. Main, die Anlage einer Haltestelle bei Klein-Gerau; Beginn der Erdarbeiten zur Herstellung des dritten Geleises zwischen Bischofsheim und Gustavsburg; Vollendung des zweiten Geleises auf der Strecke von Bischofsheim nach Kelsterbach; desgl. auf der Strecke von Kahl bis Klein-Ostheim.

2. Die Ausführungen auf der im Bau befindlichen Linien, von denen die Strecke Alzey bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Kirchheimbolanden am 31. December 1873 dem Betriebe übergeben wurde; die Hafenbahn bei Gernsheim wurde vollendet; die Verbindungsbahn bei Darmstadt ist soweit in betriebsfähigen Zustand hergestellt, dass dieselbe in aller Kürze dem Betriebe übergeben werden kann; für die Verbindungsbahn Niederrad-Sachsenhausen wurde mit der Ausführung der Erdarbeiten der Strasse zwischen der Mörfelder Landstrasse und der Main-Neckarbahn begonnen; für den gemeinschaftlichen Bahnhof in Hanau, dessen Ausführung der Königlichen Direction der Frankfurt-Bebraer Bahn obliegt, wurden die Erdarbeiten und Kunstbauten ausgeführt und das Empfangsgebäude errichtet. Ueber die in Folge dieser Bahnanlage zu verlegende Bahnstrecke zwischen Hanau und Grossauheim ist das Spezialproject ausgearbeitet und vorgelegt.

3. Die Vorarbeiten für die neuen Bahnen, nämlich für die Bahn von Frankfurt durch das Lorsbachthal nach Camberg und von Mainz über Wiesbaden zum Anschluss an erstere bei Niedernhausen, die Errichtung eines gemeinschaftlichen Centralbahnhofes in Frankfurt an Stelle der Westbahnhöfe, sowie die Einführung der Mainz-Frankfurter Bahn in diesen Centralbahnhof. Auf der Strecke von Frankfurt nach Limburg, bezw. Niedernhausen-Wiesbaden haben die Ausarbeitungen der Detailpläne, die damit verknüpften Prüfungen und Verhandlungen stattgefunden, und wurde die definitive Bauarbeit unterm 24. December 1873 für Niedernhausen-Erbenheim und am 16. März 1874 für Höchst-Hofheim-Niedernhausen ertheilt. Für Frankfurt-Höchst steht die Bauerlaubniss theils wegen der noch nicht entschiedenen Anlage eines gemeinschaftlichen Bahnhofs zu Höchst, theils wegen der Einführung der Zweigbahn der chemischen Fabrik in Griesheim in den Bahnhof Höchst aus. Die Linie von Camberg über Niederselters nach Eschhofen ist bereits in voller Ausführung begriffen, so dass die Strecke von Eschhofen bis Niederselters voraussichtlich diesen Sommer dem Betriebe übergeben werden kann. Die Ausführung dieser Linie hat die Königl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden in Händen behalten. Die beiden Tunnel bei Eppstein und am grauen Stein bei Auringen, wovon ersterer 200 Meter und letzterer c. 190 Meter Länge erhalten, sind bereits in Angriff genommen. Die Strecken Mainz-Wiesbaden, Wiesbaden-Erbenheim und Biebrich-Erbenheim sind auf Königl. Preussischem Gebiete abgesteckt, vermessen und das Project ausgearbeitet. Die Richtung der Bahn in den Gemarkungen Mainz und Castel kann erst definitiv hergestellt werden, wenn über die vom Stadtvorstande zu Mainz angeregte Verlegung des Centralbahnhofs zu Mainz und die damit zusammenhängende Aenderung der Bahnlinie endgültig entschieden ist. Mit den Vorarbeiten für die projectirte Lahn-Siegbahn wurde fortgefahren und die erforderlichen Aufnahmen zur definitiven Feststellung der Richtung vorgenommen.

C. Betriebs-Bericht. In Folge der in der Concessionsurkunde zum Bau und Betrieb der Bahn von Frankfurt, bezw. Mainz nach Camberg, sowie in der Genehmigungsurkunde zur Fusionirung der Frankfurt-Hanauer Bahn enthaltenen Bestimmungen wurde im abgelaufenen Jahre in Frankfurt eine aus zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes und einem höheren technischen Beamten bestehende Commission unter der Bezeichnung „Betriebs-Commission" gebildet, welche die Gesesellschaft dem Staate und dem Publicum gegenüber in den Angelegenheiten der auf Preussischem Gebiete gelegenen Bahnen zu vertreten hat. Anderweitige organisatorische Aenderungen in der Betriebsleitung haben nicht stattgefunden.

Im Hinblick auf die nach und nach erlangte Ausdehnung und Vollständigkeit der Verkehrseinrichtungen mit anderen Bahnen sowohl im Personen- wie Güterverkehre war in dem abgelaufenen Jahre neben der Einführung einiger ganz neuen Einrichtungen, wie ein Güterverkehr zwischen der Rheinischen Bahn und der Elsass im Transit, sowie mit der Buschtêhrader und Aussig-Teplitzer Bahn und Getreidetarife mit der Oesterreichischen Staatsbahn via Prag die Thätigkeit mehr auf die Erhaltung der Correctheit der complicirten Tarife gerichtet, und erschienen demgemäss eine Reihe von Tarifen in neu bearbeiteten Auflagen.

„Die im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnte Einführung eines neuen Gütertarifsystems, des Gewichts- und Wagenraumsystems, hat zwar zu vielen Verhandlungen Anlass gegeben, eine sehr wesentliche Ausdehnung aber nicht gefunden, weil sich die Mehrzahl der Bahnen widerstrebend dazu verhalten hat. Der Grund für dieses Widerstreben liegt zweifellos hauptsächlich in dem schon früher hervorgehobenen Umstande, dass das neue System sehr bedeutende Frachtermässigungen in sich schliesst und deshalb die Einheitssätze erheblich höher normirt werden müssen, als dies in den Verkehren mit Elsass-Lothringen probenweise geschehen ist. In dieser Zurückhaltung musste die stets fühlbarer werdende Steigerung der Betriebskosten durchaus bestärken, so dass im Laufe des Jahres die Frage der Tariferhöhung mehr in den Vordergrund getreten und stets brennender geworden ist."

Während des Jahres wurden 19 002 Courier- und Schnellzüge, 60 651 Personenzüge und 28 843 Güterzüge befördert, und waren dieselben mit 14,68, 15,89 resp. 68,26 und die Materialzüge mit 23,55 Achsen durchschnittlich belastet. Die Gesammtsumme der abgelassenen Züge beträgt demnach 108 496 gegen 77 193 im Vorjahre, und wurden damit 6 205 372 Personen, 205 257,1 Ctr. Reisegepäck, 317 907 Traglasten, 395 Equipagen, 15 536⅓ Wagenladungen Vieh, 35 721 Stück Kleinvieh und 47 381 184,5 Ctr. Frachtgut transportirt.

Achsbrüche sind im Jahre 1873 auf der Ludwigsbahn 6 und zwar sämmtlich bei fahrplanmässigen Zügen vorgekommen, nämlich 2 der mittleren, resp. Triebachse an dreifach gekuppelten Güterzugslocomotiven und 4 an fremden Güterwagen; Unfälle sind dabei nicht vorgekommen.

Nach der vorliegenden Betriebsrechnung betragen

I. für die nicht garantirten Bahnstrecken:

die Einnahmen 7 148 891 Fl. 52½ Kr., die Ausgaben 3 477 585 Fl. 6¾ Kr. und der Ueberschuss 3 671 206 Fl. 45¾ Kr. und ergiebt sich gegen das Vorjahr ein Mehr der Einnahmen von 103 772 Fl. 40¾ Kr. = 1,473 %, ein Mehr der Ausgaben von 438 191 Fl. 58½ Kr. = 14,417 % und ein Weniger des Reinertrags von 334 419 Fl. 17¾ Kr. = 8,348 %.

Obige Gesammteinnahmen ertheilen sich:

a) auf den Personenverkehr und Nebenerträgnisse mit 2 984 173 Fl. 38¼ Kr. = 41,74 %;

b) auf den Güterverkehr mit 4 062 578 Fl. 25 Kr. = 56,83 %;

c) auf diverse Einnahmen, Miethen, Pächte etc. mit 102 039 Fl. 49¼ Kr. = 1,43 %.

Es betrugen:

	per Kilometer.	per Nutzkilometer.	per Tag.
die Einnahme	24 264 Fl. — Kr.	2 Fl. 19 Kr.	19 595 Fl. 44 Kr.
die Ausgabe	11 804 „ — „	1 „ 8 „	9 527 „ 38 „
der Reinertrag	12 460 „ — „	1 „ 11 „	10 058 „ 6 „

II. für die garantirten Bahnstrecken:

die Einnahmen 795 774 Fl. 8 Kr., die Ausgaben 650 819 Fl. 25 Kr. und der Reinertrag 144 954 Fl. 43 Kr., und vertheilen sich die Einnahmen auf:

a) Personenverkehr und Nebenerträgnisse mit 379 335 Fl. 38 Kr. = 44,60 %;

b) Güterverkehr mit 402 321 Fl. 55 Kr. = 53,13 %;

c) diverse Einnahmen, Miethen, Pächte etc. 141 161 Fl. 35 Kr. = 2,27 %.

Im Durchschnitt stellt sich:

	per Kilometer.	per Nutzkilometer.	per Tag.
die Einnahme auf	4771 Fl. — Kr.	— Fl. 54 Kr.	2180 Fl. 12 Kr.
die Ausgabe auf	3902 „ — „	— „ 44 „	1783 „ 2 „
der Reinertrag auf	869 „ — „	— „ 10 „	397 „ 9 „

Der Personenverkehr erbrachte einschliesslich aller Nebenerträgnisse 3 363 509 Fl. 16¼ Kr. gegen 2 866 668 Fl. 33 Kr. (d. h. excl. des Ertrags der Frankfurt-Hanauer Bahn), demnach pro 1873 mehr 496 840 Fl. 43¼ Kr. = 17,33 %.

Die Zahl der beförderten Personen beträgt 6 204 372 gegen 4 809 384 in 1872, somit heuer 1 394 988 = 29 % mehr.

Davon entfallen bezüglich der Zahl des Ertrags:

	Personen.	Einnahmen.
a) auf den Localverkehr incl. Gefangenentransport	5 033 184 = 81,12 %	1 950 694 Fl. 46 Kr. = 58 %
b) auf den dir. Verkehr	1 028 035 = 16,57 %	1 044 296 „ 12 „ = 31,04 %
c) auf den Transitverkehr	143 153 = 2,31 %	368 518 „ 18¼ „ = 10,96 %

und nach den benutzten Wagenclassen:

a) auf die I. Classe	105 363 = 1,70 %	278 677 Fl. 53 Kr. = 9,14 %
b) auf die II. „	1 228 227 = 19,80 %	1 145 584 „ 59 „ = 37,55 %
c) auf die III. „	4 745 772 = 76,59 %	1 576 600 „ 35 „ = 51,69 %
d) mit Militärbilleten	125 010 = 2,01 %	49 509 „ 59 „ = 1,62 %

Im Durchschnitt hat jede Person in I. Classe 158,70, in II. Classe 55,91, in III. Classe 19,93, im Militärtransport 23,76 und in allen Classen zusammen 29,60 Kreuzer ertragen und 55,64, 37,00, 21,82, 33,46 resp. 25,62 Kilometer zurückgelegt.

Auf jeden Kilometer, die ganze Bahnlänge zu 461,36 Kilometer gerechnet, wurden durchschnittlich 13 448 Personen befördert und hierfür ohne Nebenerträgnisse 6612 Fl. vereinnahmt gegen 11 527 Personen mit 6198 Fl. Ertrag im Vorjahre. Im Durchschnitt hat jede Person pro Kilometer erbracht in I. Classe 2,35 Kr., in II. Classe 1,51 Kr., in III. Classe 0,91 Kr., auf Militärbillete 0,71 Kr., überhaupt 1,11 Kr. Täglich wurden im Durchschnitt 17 000 Personen expedirt mit 8357 Fl. Einnahmen.

Die Nebenerträgnisse aus dem Personenverkehr belaufen sich auf 313 135 Fl. 50¼ Kr. gegen 1872 mit 280 401 Fl. 46 Kr., somit 1873 mehr 32 734 Fl. 4¼ Kr. Von diesen Nebenerträgnissen entfallen 172 489 Fl. 21¼ Kr. auf 205 257,1 Ctr. Reisegepäck, 12 520 Fl. 49 Kr. auf 317 907 Traglasten, 3653 Fl. 40 Kr. auf 395 Equipagen, 2069 Fl. 23 Kr. auf 13 687 Hunde und einzelnes Kleinvieh und 122 392 Fl. 37. Kr. auf 15 536⅓ Wagenladungen Grossvieh.

Das Ergebniss des Güterverkehrs hat sich gegen das Vorjahr sowohl in den Quantitäten, wie in den Erträgnissen erheblich gesteigert. Einschliesslich der Nebenerträgnisse im Betrage von 68 053 Fl. 49 Kr. belaufen sich die Gesammteinnahmen in 1873 auf 4 464 900 Fl. 20 Kr. gegen 1872 (excl. des Ertrags der Frankfurt-Hanauer Bahn) mit 3 564 207 Fl. 7½ Kr. oder mehr 900 603 Fl. 12½ Kr. = 25,27 %. Die transportirten Quantitäten betrugen 47 381 184,5 Ctr. gegen 37 138 686,7 Ctr. im Vorjahre, somit 1873 mehr 10 242 497,8 Ctr. = 27,58 %. Ohne Nebenerträgnisse und Posttransporte vertheilen sich die beförderten Quantitäten und erzielten Einnahmen während des vergangenen Jahres nach folgenden drei Hauptgruppen:

a) auf den Localverkehr mit	9 568 831,6 Ctr. u.	894 441 Fl. 50 Kr. Ertrag,
b) auf den dir. Verkehr mit	21 190 020,2 „ „	1 801 304 „ 49 „ „
c) auf den Transit-Verk. mit	16 622 332,7 „ „	1 603 112 „ 59 „ „

Der Kohlenverkehr weist gegen das Vorjahr zwar eine Steigerung in den Quantitäten, dagegen eine geringere Einnahme nach.

Es wurden im Ganzen befördert	8 097 880 Ctr. mit	389 054 Fl. 7 Kr. Ertrag,
gegen 1872	7 552 373 „ „	408 604 „ 37 „ „
mithin 1873 mehr	545 507 Ctr. wgr.	19 550 Fl. 30 Kr. Ertrag.

Nächst den Kohlentransporten bildeten Holz-, Eisen-, Erz- und Steinsendungen die erheblichsten Factoren. Es wurden nämlich befördert: 2 446 998 Ctr. Bau-, Brenn- und Nutzholz, vorzugsweise aus Bayern und Oesterreich; 1 859 133 Ctr. Eisen in der Richtung nach Bayern und Oesterreich; 524 724 Ctr. Eisenerze aus der Sieg- und Lahngegend nach dem Rhein und 3 749 500 Ctr. Steine, hauptsächlich im Localverkehre.

Jeder Centner Gut hat im Durschschnitt — in allen Verkehren und ohne Unterschied der Classen — 5,14 Kreuzer Ertrag geliefert und 56,04 Kilometer zurückgelegt; ferner hat jeder Centner auf den Kilometer 0,097 Kreuzer erbracht, und haben sämmtliche Güter 2 655 113 032 Kilometer zurückgelegt.

Die Beförderung der Post ertrug 97 986 Fl. 53 Kr. gegen 86 351 Fl. 23 Kr. im Vorjahre.

Die unter der Rubrik „diverse Einnahmen" für die nicht garantirten Strecken verrechneten Intraden betrugen 102 039 Fl. 49¼ Kr. gegen 149 329 Fl. 6¼ Kr. im Vorjahre, bei den garantirten Strecken dagegen die Einnahmen im Ganzen 14 116 Fl. 35 Kr. gegen 16 438 Fl. 35 Kr. im Vorjahre.

Die Betriebs-Ausgaben der nicht garantirten Bahnstrecken haben betragen 3 477 585 Fl. 6¾ Kr. gegen das Vorjahr (excl. der Frankfurt-Hanauer Bahn) mit 3 039 393 Fl. 8¼ Kr., sonach im abgelaufenen Jahre 438 191 Fl. 58½ Kr. mehr; von den Einnahmen betragen sie 48,645 % gegen 41,413 % des Vorjahres.

Dieselben vertheilen sich:

auf die allgemeine Verwaltung mit	125 806 Fl. 8 Kr.	= 3,62 %
„ „ Transport- „ „	2 505 893 „ 28½ „	= 72,06 %
„ „ Bahn- „ „	845 885 „ 30¼ „	= 24,32 %

Die Betriebs-Ausgaben der garantirten Bahnlinien betragen für

die allgemeine Verwaltung	66 990 Fl. 50¼ Kr.	= 10,30 %
„ Transport- „	370 885 „ 14½ „	= 56,98 %
„ Bahn- „	212 943 „ 20¼ „	= 32,72 %
in Gesammtsumma sonach	650 819 Fl. 25 Kr.	= 100 %

D. Personal-Bericht. Am Ende des Jahres 1873 war der Stand des Personals auf sämmtlichen, im Betriebe befindlichen Strecken: 1787 Angestellte und 3111 Hülfsarbeiter, mithin zusammen 4898 Personen gegen 1345 Angestellte und 1917 Hülfsarbeiter, zusammen 3262 Personen im Vorjahre.

Die Beamten-Pensionscasse ist in einer günstigen Lage, indem in 1873 einer Einnahme von 94 270 Fl. 20 Kr. eine Ausgabe von 36 208 Fl. 37 Kr. gegenübersteht, also ein Ueberschuss von 58 061 Fl. 43 Kr. verbleibt, was mit dem Bestande aus 1872 im Betrage von 533 022 Fl. 17 Kr. am 31. December 1873 ein Total-Vermögen von 591 084 Fl. — Kr. ergiebt.

Die Einnahmen der Krankencasse beliefen sich unter Hinzurechnung der im Jahre 1873 von der Generalversammlung verwilligten 5700 Fl. auf 18 705 Fl. 1 Kr., die Ausgaben dagegen auf 19 811 Fl. 28 Kr. und schliesst die Rechnung daher mit einem Deficit von 1106 Fl. 27 Kr. ab; das gesammte, aus den Vorjahren herrührende Deficit beträgt nunmehr 11 128 Fl. 23 Kr. In Folge der stetigen Unrentabilität dieser Casse wird solche gemäss Beschluss des Verwaltungsrathes mit dem 1. Juli l. J. zu bestehen aufhören. Ein Theil des vorhandenen Deficits wurde durch eine Bewilligung der jüngsten Generalversammlung im Betrage von 5000 Fl. gedeckt.

Im Sterbeverein beliefen sich die Einnahmen auf 1956 Fl. 14 Kr. (incl. des Cassavorraths aus 1872 im Betrage von 775 Fl. 2 Kr.), die Ausgaben dagegen auf 1400 Fl., so dass ein Baarvorrath von 556 Fl. 14 Kr. in das Jahr 1874 zu übertragen ist.

Die Mitgliederzahl des unter dem Personale der Hessischen Ludwigsbahn im Anschlusse an die Renten und Lebensversicherungsanstalt in Darmstadt im October 1865 gegründeten Lebensversicherungsvereins stieg im abgelaufenen Jahre in Folge zahlreicher Beitrittserklärungen von 417 auf 515, das versicherte Capital von 454 900 Fl. auf 576 800 Fl.; die Zahl der Sterbefälle beziffert sich für heuer auf 4, seit Bestehens des Vereins überhaupt auf 21.

* **Zur Vereinfachung des Personen-Billet-Apparats** einen kleinen Beitrag aus der Praxis: Mehrfache, mögliche und unmögliche, Vorschläge im Organ des Deutschen Eisenbahnvereins haben das Bedürfniss thunlichster Beschränkung in den Billetgattungen des Näheren nachgewiesen. Es sei mir daher gestattet, darauf aufmerksam zu machen, dass die Benützung einfacher Billette als Retourbillette schon seit dem Jahre 1861 in ausgedehntestem Maasse auf den Württembergischen Staatsbahnen besteht. Durch Aufdruck eines Retourstempels wird ein Tourbillet II. Classe zum Rückfahrbillet III. Classe, ein Billet I. Classe zum Retourbillet II. Classe und ein Billet I. Classe zusammen mit einem solchen III. Classe zum Retourbillet I. Classe. Das Verhältniss der Grundtaxen führt hierbei zu der — wohl auf den meisten Bahnen üblichen — Ermässigung von circa 25 Procent.

Auf geringer frequentirten Stationen wird der Retourstempel mit der Hand aufgedrückt, auf den übrigen mittels einer Presse, die für alle wichtigeren Billetcassen so construirt ist, dass der Rückfahrtsstempel gleichzeitig mit dem Ausgabedatum und unmittelbar neben diesem der Fahrkarte in beliebiger Farbe sich aufdruckt.

Diese Einrichtung macht die Anfertigung besonderer Retourbillette ganz überflüssig. Sie hat sich im Laufe von 14 Jahren vollkommen bewährt, und Publicum wie Fahrpersonal haben sich damit so vertraut gemacht, dass Anstände zu den grössten Seltenheiten gehören. So viel dem Einsender bekannt, hat dieses System auch auf den Braunschweigischen und Oberhessischen Bahnen Eingang gefunden und es wäre bei Annahme desselben für viele Bahnen gewiss schon eine beträchtliche Vereinfachung erzielt. Auf der grossen Mehrzahl der 230 Württembergischen Stationen liegen hiernach nur 3 Billetsorten (I., II. und III. Classe für gewöhnliche Züge; eine IV. Wagenclasse existirt nicht) auf, nachdem in jüngster Zeit die Expedition von Hunden, für welche zuvor auch Fahrkarten ausgegeben wurden, auf Stammhefte den Gepäckexpeditionen überwiesen worden ist und auch für Militärpersonen ähnliche Register schon länger mit gutem Erfolge eingeführt sind.

Für den Verkehr nach und von Schnellzugsanhaltestationen tritt zu den obigen 3 Sorten noch das Schnellzugs-Zuschlagbillet, welches für alle Classen der Schnell-, Courier- und Eilzüge dasselbe ist, da jetzt auf den Württembergischen Bahnen ein für alle Wagenclassen gleich bleibender fixer Zuschlag zu den gewöhnlichen Taxen bei Benützung der Schnellzüge eingehoben wird. Durch Ausgabe eines gewöhnlichen Billets in Verbindung mit einem Zuschlagbillet werden in der Hauptsache also auch eigentliche Schnellzugsbillette überflüssig und nur für den Verkehr zwischen besonders frequenten Stationen hat die Württembergische Eisenbahnverwaltung noch besondere Schnellzugsbillete im Gebrauche.

Die erwähnte Einrichtung lässt auch — wie diess in Württemberg der Fall — die Benützung gewöhnlicher Retourbillete in Schnell- etc. Zügen unter Zukauf eines Schnellzugs-Zuschlagbillets zu; sie erspart überdies die Einführung combinirter Billette für Strecken, die theilweise mit Schnell- und theilweise mit Personenzügen befahren werden, ohne der Statistik, für welche in Württemberg durch besondere Ermittelungen zeitweise das Verhältniss zwischen den ausgegebenen Tour- und Retourbilletten festgestellt wird, ihre Grundlage zu entziehen.

Stuttgart. D.

Vereinsgebiet.

*** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Aufnahme der Saalbahn und der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn in den Verein.)

Der Vorstand der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena hat seine Aufnahme in den Verein beantragt.

Die Saalbahn führt von Gr. Heringen (Station der Thüringischen Eisenbahn, Linie Halle-Erfurt-Gerstungen) über Jena und Rudolstadt nach Saalfeld, woselbst sie sich an die Gera-Eichichter Linie der Thüringischen Eisenbahn anschliesst. Die Saalbahn ist $74_{,8}$ Kilometer (10 Meilen) lang und am 1. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Den Betrieb der Bahn leitet der „Vorstand" der Gesellschaft, welcher nach § 58 des Gesellschafts-Statuts aus 3 Mitgliedern besteht. Die Gesellschaft, welche eigene Maschinen und Wagen, sowie eigenes Fahrpersonal besitzt, verwaltet die von ihr erbaute Bahn selbstständig. Da sowohl letztere, als das Domicil der Verwaltung im Gebiete des Deutschen Reiches gelegen ist, auch im Uebrigen die Bedingungen des § 2 des Vereins-Statuts erfüllt sind, so hat die geschäftsführende Direction dem gestellten Antrage stattgegeben und den Vorstand der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommen, vorbehaltlich der Genehmigung der General-Versammlung des Vereins, welche bei dem nächsten Zusammentritte derselben eingeholt werden wird.

Vom 1. Juni c. an geht die Betriebsleitung der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn ($10_{,61}$ Meilen lang) von dem Directorio der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auf die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft zu Cottbus über*), und ist deshalb entsprechend dem § 2 Abs. 4 des Vereins-Statutes Seitens der geschäftsführenden Direction des Vereines die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft vorbehaltlich der Genehmigung der nächsten General-Versammlung vom 1. Juni c. an als Vereins-Mitglied aufgenommen, während vom gleichen Zeitpuncte an das Leipzig-Dresdner Directorium für die Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn aus dem Vereine ausscheidet.

*** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat unter dem 18. Mai d. J. der geschäftsführenden Direction mitgetheilt, dass der Bundesrath des Deutschen Reiches in der Sitzung vom 11. desselben Monats das Betriebs-Reglement mit geringen Modificationen nach dem ihm vorgelegten Entwurfe genehmigt und dessen Einführung zum 1. Juli d. J. beschlossen habe. Indem die geschäftsführende Direction den Vereinsverwaltungen hiervon Nachricht giebt, bemerkt sie Folgendes: „Wir hatten gehofft, dass den Eisenbahnen noch einmal Gelegenheit gegeben werde, sich über das Betriebs-Reglement zu äussern, ehe es zur Einführung gelange, und zwar sogleich dann, wenn der Ausschuss des Bundesrathes die diesem zu machende Vorlage beschlossen haben werde, damit ohne Verzögerung der Beschlussfassung die etwa noch zu stellenden Anträge der Eisenbahnen zugleich mit denen des Ausschusses im Bundesrathe erledigt werden könnten. In der Erwartung, dass so werde verfahren werden können — wozu uns Seitens des Reichs-Eisenbahn-Amtes Aussicht eröffnet war — hatten wir den in der ausserordentlichen General-Versammlung vom 3/4. November v. J. beschlossenen Zusammentritt der Redactions-Commission für das Betriebs-Reglement bis dahin hinausgeschoben, dass uns von den Beschlüssen des Ausschusses Kenntniss zukommen werde. Da wir von den Anträgen des Ausschusses aber erst gleichzeitig mit der Mittheilung der stattgehabten definitiven Beschlussfassung erfahren haben, so wird nunmehr die redactionelle Bearbeitung des Vereins-Reglements am besten erst nach Publication des Betriebs-Reglements und zwar nicht blos für Deutschland, sondern auch für Oesterreich-Ungarn stattfinden.

Wir werden daher die Publication beider abwarten und dann eine Zusammenstellung der Abweichungen der Redactions-Commission zum weiteren Beschluss vorlegen.

Aus den Berathungen derselben wird sich ergeben, ob die Publication des Vereins-Reglements in der Fassung, wie solche in der ausserordentlichen General-Versammlung beschlossen ist, event. mit einigen lediglich redactionellen Aenderungen stattfinden kann, oder ob dasselbe durchgreifendere Aenderungen und demzufolge einer nochmaligen Berathung in dem Vereine bedarf.

Die Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ersuchen wir, uns über die voraussichtlich auch in allernächster Zeit erfolgende Publication des Oesterreichisch-Ungarischen Betriebs-Reglements unter Uebersendung eines Exemplars desselben Kenntniss zu geben.

Das Deutsche Betriebs-Reglement wird in der nächsten Nummer des Centralblattes für das Deutsche Reich publicirt."

*** Bahneröffnungen.** Laut in dieser Nummer veröffentlichter Bekanntmachungen werden am 1. Juni c. folgende Bahnstrecken eröffnet:

Holzkirchen-Tölz und Ingolstadt-Regensburg (Bayerische Staatsbahnen, s. S. 467.);

Ruhrthalbahnstrecke Herdecke-Hattingen (Bergisch-Märkische Eisenbahn, s. S. 476);

Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg, s. S. 477);

Horb-Nagold und Calw-Brötzingen (Pforzheim) (Württembergische Staatsbahnen, s. S. 467).

*) Siehe auch die deshalbige Bekanntmachung S. 476.

Berliner Briefe.

Berlin, 26. Mai. (Artikel 45 der Reichsverfassung; Pommersche Centralbahn; Berlin-Stettin; Breslau-Freiburg; Berlin-Hamburg; Lübeck-Büchen; Halberstadt-Blankenburg; Oberschlesische Eisenbahn; Märkisch-Posener Eisenbahn; Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn; Köln-Mindener Eisenbahn.)

Der Abschnitt VII unserer Reichsverfassung, welcher das Eisenbahnwesen Deutschlands regeln soll, ist wiederholt an dieser Stelle als äusserst revisionsbedürftig bezeichnet worden. Die mangelhafteste Bestimmung ist die bezüglich der Tarife, da sie entweder der Willkühr Thür und Thor öffnete oder bei ihrer evasiven Fassung überhaupt keine Handhabe zu einer gewissenhaften Anwendung bot. Eine autorisirte Berechtigung hat diese Kritik gefunden durch das Votum, welches das Reichs-Eisenbahnamt über denselben Gegenstand in der Tariffrage abgegeben hat. In der darauf bezüglichen Denkschrift des Reichs-Eisenbahnamts werden die einschlägigen Vorschriften als nicht positiv und executabel bezeichnet. Der Standpunct des Gesetzes sei antiquirt und für die Erreichung der erstrebten Ziele fehle die Angabe der Mittel und Wege. Generell eine Tariferhöhung auszuschliessen, sei ein Unding, da Jedermann wisse, dass bei dem bestehenden Classificationssysteme die Erhöhung der Fracht für einzelne Artikel von Ermässigung für andere Artikel häufig untrennbar sei etc. etc. Es deckt sich diese Kritik genau mit dem, was früher an dieser Stelle hervorgehoben und ist es ebenso interessant als schätzenswerth, dass eine Reichsbehörde erforderlichenfalls keinen Anstand nimmt, die so hastig zu Stande gebrachten Bestimmungen der Reichsverfassung zu desavouiren.

Der Subhastationstermin für die Pommersche Centralbahn ist verstrichen, ohne dass sich ein Käufer eingefunden hat. Man erwartet, dass die Regierung bei einem zweiten Termine als Bieter auftreten wird, falls auch dann kein Privatreflectant sich einstellt. Die Stamm-Actionäre gehen jedenfalls leer aus und das Schicksal der Prioritätsactien-Inhaber ist schon um desswillen noch zweifelhaft, weil der Stand der Masse von dem Ausfall mehrerer Processe abhängig ist. Erst neulich ist eine Forderung von über Hunderttausend Thalern, welche der Concursverwalter bestritten hatte, von Gerichtswegen anerkannt worden.

Gegenwärtig ist die Saison der Geschäftsberichte. Dem Jahresberichte der Berlin-Stettiner Eisenbahn pro 1873 ist in Bezug auf die Bauten zu entnehmen, dass die von der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. April 1872 beschlossene Vermehrung des Betriebs-Capitals um 4 Millionen Thaler (davon 2 600 000 Thlr. zur Herstellung des zweiten Geleises Angermünde-Stettin-Stargard, 600 000 Thaler zur ferneren Erweiterung des Bahnhofes zu Berlin und 800 000 Thlr. zur Vermehrung der Betriebsmittel) bereits meist Verwendung gefunden haben. Mit Ausnahme der noch im Bau befindlichen Strecke Finkenwalde-Stettin ist das zweite Geleise dem Betriebe übergeben. Die Erweiterungsbauten des Bahnhofes Berlin sind in der Ausführung begriffen und bis Ende vorigen Jahres auch die Transportmittel, welche in Aussicht genommen waren, meist beschafft. Dabei hat sich im Ganzen bis Ende 1873 eine Mehrausgabe von 200 226 Thlrn. herausgestellt. Die Kosten für das zweite Geleise werden wegen der erheblichen Steigerung der Materialienpreise und Arbeitslöhne höher als der Anschlag. Die Gesammtbaukosten sind dem neuen Anschlage nach für das zweite Geleise 3 300 000 Thlr. gegen den ursprünglichen Anschlag von 2 600 000 Thlrn. Die Generalversammlung wird also um nachträgliche Bewilligung der fehlenden 700 000 Thlr. ersucht. Die ministerielle Genehmigung für die Linie Ducherow-Swinemünde und einen Theil der Linie Wriezen-Frankfurt, von Wriezen bis Dolgelin ist unter dem 2. resp. 17. Januar d. J. ertheilt worden. Die Bauausführung dieser Linien ist eingeleitet und sind namentlich die Erdarbeiten für die Linie von Ducherow bis zur Peene, die Baggerarbeiten in der Peene, die Fundirungsarbeiten für die Peenebrücke und die Lieferung der Materialien für die Brückenpfeiler an geeignete Unternehmer vergeben; zur Beförderung der Erdmassen sind 2 Locomotiven und 50 Arbeitswagen, sowie 4 Prähme und ein Dampfschiff beschafft. Die Lieferung der Schwellen, Schienen und des Kleineisenzeuges für sämmtliche 3 Linien ist vergeben. Da die Genehmigung der dem Kgl. Handelsministerium noch vorliegenden speciellen Projecte baldigst zu erwarten steht, so ist zu hoffen, dass die Bauausführung innerhalb der durch die Concessionsurkunde gestellten Frist beendet werden wird. Das Privilegium zur Beschaffung der zur Deckung der Kosten für den Bau dieser Zweigbahnen erforderlichen Geldmittel durch Emission 4½procentiger, mit einem halben Procente jährlich zu amortisirender Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 6 500 000 Thlrn. ist unter dem 30. Juni v. J. ertheilt worden. Von diesen Obligationen sind aber seither noch keine begeben worden. Es sind vielmehr die für den Bau dieser Zweigbahnen bis jetzt erforderlich gewesenen Ausgaben aus anderweit disponiblen Mitteln vorschussweise geleistet worden. Bezüglich der Zweigbahn von Niederfinow über Oderberg, Zehden, Königsberg in N.-M., Bahn, Pyritz bis Stargard in Pommern ist die Bahnverwaltung seit dem vorjährigen Jahresberichte ohne weiteren schriftlichen Bescheid von massgebender Stelle geblieben.

Ueber die gegenwärtige Lage der Neubauten auf den bereits concessionirten Strecken der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn sagt der 1873er Geschäftsbericht, dass die Inbetriebsetzung der Strecke Breslau-Raudten zum 1. August c. erfolgen kann. Die nach Eröffnung dieser Strecke und der Linie Rothenburg-Reppen hergestellte

Linie Breslau-Reppen-Frankfurt-Berlin wird 321,75 Kilom. lang, während die Länge der Linie Breslau-Berlin der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 357,75 Kilometer beträgt und durch spätere Abkürzungen (Arnsdorf-Gassen) auf 327,75 Kilometer reducirt werden wird. Die Verhandlungen mit dem Königl. Handelsministerium wegen Aufnahme von Vorarbeiten für die Linie Reppen-Berlin sind noch nicht zu einem befriedigenden Abschluss gelangt. Die Betriebseröffnung der Strecke Reppen-Küstrin wird am 1. November stattfinden. Zur Herstellung einer Eisenbahn von Königsberg in N.-M. nach Berlin, welche Swinemünde und Stettin direct mit Berlin verbinden soll, ist die Erlaubniss zur Ausführung der generellen Vorarbeiten am 30. Januar c. ertheilt worden.

Der Jahresbericht der Berlin-Hamburger Bahngesellschaft kann mit Genugthuung constatiren, dass die Befürchtungen, die Concurrenz der Berlin-Stendal-Uelzen-Hamburger Linie werde einen bedeutenden Einfluss auf den Verkehr der Bahn ausüben, sich nur zum geringen Theil erfüllt hat. Trotzdem die bei dieser neuen Linie betheiligten drei Bahnverwaltungen alle Mittel aufwendeten, den Verkehr durch gleiche Tarife an sich zu ziehen, ist der Bahn doch die alte Kundschaft erhalten geblieben. In dem Berichte zu diesem wichtigen Passus heisst es: „Hier schützt uns einstweilen noch die alte Bekanntschaft mit den Ursprungs-Versendern, welche nicht geneigt sind, einen Verkehrsweg aufzugeben, auf welchem sie bisher zur Zufriedenheit bedient worden sind, und die daher, um die Ablenkung ihrer Sendungen von unserer Bahn zu verhindern, die Dirigirung derselben über die letztere vorschreiben. Die Hamburg-Altonaer Bahn, welche die Bahngesellschaft vom Hamburger Staate gepachtet, hat auch pro 1873 einen wesentlichen Ausfall aufzuweisen. Ebenso kämpfen auch die kleineren Zweigbahnen, wie die Büchen-Lauenburger Bahn, die Hamburger Hafenbahn etc. mit Ausfällen gegen die Einnahmen, indess sind diese Bahnen für die Hauptbahn von Wichtigkeit, da sie den Verkehr mit der Stammbahn günstig vermitteln.

Nach den Geschäfts-Resultaten der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft haben die Einnahmen der beiden Bahnlinien (Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg) sich in den letzten 5 Jahren geradezu verdoppelt.

In der kürzlich in Braunschweig abgehaltenen Generalversammlung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ist nach Verlesung des Geschäftsberichts und Vorlegung des Rechnungs-Abschlusses pro 1873 die Wahl von drei Revisoren zur Prüfung des letzteren, sowie der demnächst aufzustellenden Bilanz pro 1874 vorgenommen, auch von den anwesenden Actionären, welche 429 Stimmen vertraten, mit grosser Majorität der Bau einer Zweig-Eisenbahn von Blankenburg nach der an der Michaelsteiner Chaussee bei Blankenburg belegenen Hochofen-Anlage der Harzer Werke zu Rübeland und Zorge, sowie die Aufnahme einer 5proc. Prioritätsanleihe von 100 000 Thlr. zur Bestreitung der Anlagekosten der gedachten Zweigbahn, resp. zur Vermehrung der Betriebsmittel etc. beschlossen worden. Ausserdem hat die Versammlung auch zur Abschliessung des im Entwurfe vorgelegten Vertrages mit den Harzer Werken wegen Betriebes der Zweigbahn und der Seitens der Harzer Werke zu übernehmenden Garantie, die Genehmigung ertheilt.

Die projectirte neue Anleihe der Oberschlesischen Eisenbahn soll speciell zur Vermehrung der Betriebsmittel, zur Legung des zweiten Geleises und zu Bahnhofs-Anlagen der Wilhelmsbahn, sowie zu Bahnhofs- resp. Geleisanlagen der Oberschlesischen und der Niederschlesischen Zweigbahn dienen. Die speciellen Verhältnisse, welche hierbei maassgebend sind, werden von der Direction in der für die General-Versammlung bestimmten Vorlage wie folgt geschildert: Die Vermehrung des Locomotiv- und Wagenparks hat mit der Steigerung des Verkehrs in den letzten Jahren nicht gleichmässig Schritt halten können. Eine ausserordentliche Vermehrung der Betriebsmittel, und zwar mit einem Kostenaufwande von circa 1 855 000 Thlr. hat zuletzt im Jahre 1866 aus den durch Emission der Prioritäts-Obligationen Lit. G. gewonnenen Mitteln stattgefunden. Inzwischen hat der Verkehr ungleich grössere Dimensionen angenommen. Beispielsweise umfassten die Transporte von tarifirtem Gut allein auf der Oberschlesischen Eisenbahn im Jahre 1866 671 045 946 Centnermeilen, 1872 dagegen 1 123 027 156 Centnermeilen. Den so gesteigerten Anforderungen des Verkehrs hat schon in letzter Zeit nur durch Heranziehung von Betriebsmitteln der neuen, zum Theil noch unvollendeten Bahnstrecken sowie durch Anleihung von Wagen entsprochen werden können. Bei der fortwährenden Zunahme der Transporte darf nunmehr nicht länger gezögert werden, Neubeschaffungen in grösserem Umfange vorzunehmen, für welche die Mittel nur im Wege einer Anleihe beschafft werden können, nachdem die Erneuerungsfonds bereits innerhalb der zulässigen Grenzen mit den Kosten für Beschaffung von Betriebsmittel belastet sind. Soll nur dem nächsten Bedürfniss genügt werden, so ist der Kostenaufwand für Maschinen auf 1 200 000 Thlr., Wagen aller Art auf 2 000 000 Thlr., zusammen 3 200 000 Thlr. zu veranschlagen. Die Kosten der zufolge ministerieller Weisung im sicherheitspolizeilichen Interesse gebotenen und bereits in Angriff genommenen Legung des zweiten Geleises der Wilhelmsbahn belaufen sich anschlagsmässig auf 816 000 Thlr.; die Legung dieses Geleises hat aber gleichzeitig Geleiserweiterungen und Umbauten auf den Bahnhöfen im Gefolge. Unter Hinzurechnung der hierdurch veranlassten Ausgaben, für welche der Baufonds der Wilhelmsbahn nicht mehr zureicht, werden für die Wilhelmsbahn im Ganzen 1 100 000 Thlr. erforderlich. Im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenrevier können die vorhandenen Bahnhöfe den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen gegenüber zum Theil nicht mehr für ausreichend erachtet werden. Zur Entlastung derselben, insbesondere für die prompte Beförderung der Transporte von Königshütte, Krugschacht, Beuthen, Schwientochlowitz ist auf Erweiterungen Bedacht zu nehmen, deren Herstellung nach vorläufiger Schätzung einen Kostenaufwand von 250 000 Thlr. beansprucht. Der Baufonds der Niederschlesischen Zweigbahn reicht zum vollständigen Ausbau der Strecke Sagan-Sorau, insbesondere zur Beschaffung der Geldmittel für den Bahnhof Sorau nicht hin; ausserdem werden auf Zwischenbahnhöfen der Niederschlesischen Zweigbahn Erweiterungen nothwendig. Der Gesammtbedarf für diese Bahn ist gleichfalls auf 250 000 Thlr. zu bemessen. Hiernach sind erforderlich für Vermehrung der Betriebsmittel 3 200 000 Thlr., für die Wilhelmsbahn 1 100 000 Thlr., für Bahnhofsanlagen im Oberschlesischen Revier 250 000 Thlr., die Niederschlesische Zweigbahn 250 000 Thlr. Ferner sind zur Deckung des voraussichtlichen Coursverlustes, sowie zur Bezahlung der Stempelgebühr und für die sonstigen Unkosten des Emissionsgeschäftes 200 000 Thlr. zu reserviren, so dass der Nominalbetrag der Anleihe auf 5 000 000 Thlr. anzunehmen ist. Der Zinsfuss der zu creirenden Anleihe soll noch nicht bestimmt normirt sein, es wird vielmehr die Entscheidung hierüber den Gesellschafts-Vorständen überlassen werden.

Auf der Tagesordnung der auf den 27. Juni c. einberufenen General-Versammlung der Märkisch-Posener Eisenbahn stehen u. A. folgende Gegenstände: 2. Aufhebung des Beschlusses der Generalversammlung vom 26. Juni 1873, bezüglich des in dem Nachtrage vom 20. Juni pr. zu den Vorlagen und Anträgen des Verwaltungsrathes vom 24. Mai pr. gestellten Antrages, und die demzufolge eintretende Reorganisation der Verwaltung mit Einsetzung einer Direction auf Grund des in der Generalversammlung vom 18. März 1872 beschlossenen Statuten-Nachtrages unter Verlegung des Domicils von Berlin nach Guben. 3. Aenderungen und Ergänzungen der Statuten und des Statuten-Nachtrages, und zwar der §§ 13, 33 und 50. 4. Beschlussfassung der Generalversammlung über die Verwendung des Ueberschusses aus den Betriebs-Einnahmen.

Die Actionäre der Halle-Sorau-Gubener Eisenban-Gesellschaft sind zur ordentlichen Generalversammlung auf den 26. Juni nach Berlin einberufen, um u. A. über die Anträge des Verwaltungsraths und der Direction auf Abänderungen und Ergänzungen des Statuts, resp. auf Genehmigung der Aufnahme einer 5%igen Prioritäts-Anleihe bis zum Betrage von 2 165 000 Thlr. Behufs Vollendung und Ausrüstung der Stammbahn und der Bahnstrecke Eilenburg-Leipzig, sowie zur provisorischen Contrahirung eines durch jene Prioritäts-Anleihe zu tilgenden Darlehns bis zum Betrage von 800 000 Thlr.

Auf der Tagesordnung der am 30. Juni stattfindenden Generalversammlung der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft stehen ausser der Berichterstattung und Festsetzung der Tantième noch folgende Anträge: „Die Direction zu ermächtigen, behufs Deckung des Mehrbedarfs an Anlagecapital für die vollständige Herstellung der Venlo-Hamburger Eisenbahn, sowie zur Erbauung von Arbeiterwohnungen auf derselben 15 000 000 Thlr. in 4½proc. Prioritätsobligationen IV. Emission Littr. B. zu emittiren; 2. den Bau und Betrieb einer Bahn von Bocholt nach Wesel zu übernehmen und das dafür nothwendige Capital von 1¼ Millionen Thaler zu beschaffen, auch die Bahn von der Station Beckum nach der Stadt Beckum zu bauen und das dafür nothwendige auf 500 000 Thlr. veranschlagte Anlagecapital aufzunehmen.

* **Berliner Nordeisenbahn.** Nachdem das Haus der Abgeordneten den Antrag der Königlichen Staatsregierung auf Uebernahme einer zehnjährigen staatlichen Zinsgarantie für das zur Fertigstellung der Berliner Nordeisenbahn noch erforderliche Capital von fünf Millionen Thalern abgelehnt hat und dadurch der bezügliche mit der Direction abgeschlossene, durch Verwaltungsraths- und Generalversammlungs-Beschluss bereits genehmigte Staatsvertrag hinfällig geworden ist, werden die Actionäre der Berliner Nordeisenbahn zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 30. Juni dieses Jahres eingeladen, um über folgende Gegenstände zu verhandeln resp. zu beschliessen:

1. Genehmigung der Seitens der Verwaltung behufs Fertigstellung der Bahn und Contrahirung einer Anleihe angestrebten Arrangements und der zu dem Ende bereits getroffenen und noch zu treffenden finanziellen und baulichen Zwischenmassnahmen, insbesondere auch Genehmigung eines mit einem Finanz-Consortium etwa abzuschliessenden Vertrages wegen Uebernahme einer Zinsgarantie für das zur Fertigstellung der Bahn noch erforderliche, durch Emission 4½procentiger Prioritäts-Obligationen der Berliner Nordeisenbahn bis zum Betrage von fünf Millionen Thalern zu beschaffende Capital, resp. Ermächtigung der Direction zum Abschluss eines derartigen Vertrages.

2) Beschlussfassung über den Antrag der Direction, die §§. 20 und 21 des Gesellschafts-Statuts dahin zu declariren, resp. abzuändern, dass die Verzinsung der Actien unbedingt mit Ablauf 1874 aufhört.

3) Beschlussfassung über den Antrag der Direction, die Zahlung der beiden Raten der Actienzinsen für das Baujahr 1874 bis nach erfolgter Betriebseröffnung der Bahn zu vertagen.

4) Beschlussfassung über den Antrag der Direction, den §. 26 des Gesellschafts-Statuts dahin abzuändern und zu ergänzen, dass die Berufung zu ausserordentlichen Generalversammlungen mittelst zwei-

maliger öffentlicher Bekanntmachungen zu erfolgen hat, von denen die erste spätestens 14 Tage und frühestens 4 Wochen vor dem Versammlungstage erscheinen muss und dass, wenn es in zweien der im § 11 des Gesellschafts-Statuts verzeichneten öffentlichen Blättern an der vorangegebenen 14tägigen Frist fehlt, dies auf die Gültigkeit der Berufung keinen Einfluss hat.

5) Ermächtigung der Direction, die vorstehend sub 2 und 4 erwähnten und die etwa sonst noch durch die Verhältnisse, insbesondere durch Pos. 1 unabweisslich bedingten Aenderungen und Ergänzungen des Statuts Namens der Gesellschaft mit den Staatsbehörden endgültig und rechtsverbindlich festzustellen, sowie überhaupt alle zur Erhaltung des Berliner Nordbahn-Unternehmens weiter noch erforderliche Massnahmen nach bestem Ermessen zu treffen.

6) Event. Beschlussfassung über Verkauf der Bahn und Auflösung der Gesellschaft, resp. Liquidation und Wahl der Liquidatoren.

* **Hannoversche Staatsbahn.** (Personenwagen mit Schlafeinrichtung.) Vom 1. Juni cr. ab werden in die zwischen Hamburg und Frankfurt a. M. coursirenden Nachtschnellzüge: Abfahrt von Hamburg Abends 9 Uhr 45 Minuten, Ankunft in Frankfurt a. M. Vormittags 9 Uhr 40 Minuten; Abfahrt von Frankfurt a. M. Abds. 7 Uhr, Ankunft in Hamburg Vormittags 7 Uhr 26 Minuten Personenwagen I. Classe mit Schlafeinrichtung eingestellt. Für die Benutzung eines Bettes in denselben werden ausser dem zu lösenden Fahrbillet I. Classe von den Billet-Expeditionen derjenigen Stationen, auf denen die vorbenannten Züge anhalten, Zusatz-Billets verausgabt, deren Preis für die ganze Strecke: Hamburg-Frankfurt a. M. resp. Frankfurt a. M.-Hamburg 2½ Thlr., für die Theilstrecke Hamburg-Hannover resp. Hannover-Hamburg, Hannover-Frankfurt a. M. resp. Frankfurt a. M.-Hannover 1⅔ Thlr. beträgt. Getragene Kinder unter einem Jahre werden frei befördert, erhalten aber kein besonderes Bett.

— *st.* — **Braunschweigische Eisenbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1872.) Das Anlagecapital hat ult. 1872 20 446 323 Thlr. betragen und treffen bei einer Länge der Bahnen von 36,$_{11}$ Reichsmeilen (36,$_{91}$ Braunschweigische Meilen) 566 223 Thlr. pro Meile. Die Betriebsmittel bestanden aus 139 Locomotiven, 210 Personenwagen mit 10 733 Plätzen und 2 105 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 356 440 Ctr. Die Locomotiven haben im Ganzen 450 585 Meilen zurückgelegt.

Befördert wurden: 1 593 722 Civilpersonen, 71 474 Militärs, 12 801 Auswanderer, 204 332 Ctr. Gepäck, 528 329 Ctr. Eilgut, 1 820 Ctr. Militäreffecten, 310 166 Ctr. Locomotiven und Fahrzeuge, und 53 905 375 Ctr. Güter. Jede Person hat durchschnittlich 5,$_{15}$ Meilen, jeder Centner Gut 9,$_{16}$ Meilen zurückgelegt.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 849 085 Thlr., für Gepäck 26 084 Thlr., für Eilgut, Postbeförderung, Militäreffecten, Equipagen, Vieh etc. 228 774 Thlr., für Frachtgut 2 596 264 Thlr., für den electr. Telegraphen 9034 Thlr., für Verschiedenes 17762 Thlr., endlich für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslar'schen Bahn 28 249 Thlr., zusammen 3 755 252 Thlr. (gegen 4 376 805 Thlr. im Vorjahre) = 89 946 Thlr. pro Bahnmeile und 9 Thlr. pro Nutzmeile (im Vorjahre 114 542 Thlr. pro Bahnmeile und 12,$_{68}$ Thlr. pro Nutzmeile).

Die Ausgaben haben betragen: Administration 121 619 Thlr., unbestimmte Verwaltungsausgaben 76 401 Thlr., Transportverwaltung 1 337 686 Thlr., Bahnhofsverwaltung 296 623 Thlr., Bahnverwaltung 398 472 Thlr., electrischer Telegraph 20 465 Thlr., Verschiedenes 38 165 Thlr., zusammen 2 289 431 Thlr. (gegen 1 883 927 Thlr. im Vorjahre) = 54 570 Thlr. pro Bahnmeile und 5,$_{46}$ Thlr. pro Nutzmeile. Der Reinertrag entziffert sich mit den Zinsen von belegten Capitalien und dem Uebertrag aus der Rechnung pro 1871 auf 1 709 572 Thlr., und wird folgendermassen verwendet: Zuschuss zum Erneuerungsfond 423 000 Thlr., Zuschuss zum Reservefond 39 000 Thlr., Annuität an den Staat 875 000 Thlr., zur Dividende 360 000 Thlr., Uebertrag pro 1873 12 572 Thlr. (Im Vorjahre gelangten 900 000 Thlr. als Dividende zur Vertheilung).

Der Erneuerungsfond hatte ult. 1872 einen Bestand von 306 310 Thlr., der Reservefond von 813 455 Thlr. Vom Dispositionsfond wurde der ganze Bestand inclusive Zinsen mit 841 059 Thlr. dem Reservefond überwiesen.

Die Unterstützungsanstalt für Arbeiter zählte 637 ständige und 1822 zeitige Mitglieder und hatte Ende 1872 ein Vermögen von 170 739 Thlr.

— *st* — **Bayerische Ostbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1873.) I. Bahnbau. A. Stand der Bauarbeiten. Die Linie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg konnte, nach Vollendung des grossen Laaber-Ueberganges bei Deining und Bewältigung der Rutschungen im Nittendorfer Einschnitte, am 15. Mai, die Linie Neufahrn-Obertraubling, nach Bewältigung der Rutschungen bei Ascholtshausen, am 6. August dem Betriebe übergeben werden. Mit Eröffnung der ersteren Linie wurde auch die Strecke Sünching-Straubing in Betrieb gesetzt und hiermit die directe Verbindung zwischen Nürnberg und Passau vervollständigt. Die 17,$_{44}$ Stunden lange Linie Mühldorf-Landau und die 13,$_{9}$ Stunden lange Linie Weiden-Neukirchen sind in vollem Baubetriebe. Die Detailprojectirung der Linie Landau-Plattling-Eisenstein ist zum grössten Theile vollendet. Ausserdem wurden generelle Projecte gefertigt für eine Rotthalbahn von Ganghofen nach Pocking (16 Stunden lang) und für eine Vicinalbahn von Feucht nach Altdorf (3,$_{1}$ Stunden lang).

B. Stand des Actiencapitals. Das für die älteren Linien aufgenommene Actiencapital von 60 Millionen Gulden wurde bereits in den Jahren 1856—1868 vollständig eingezogen. Auf das Actiencapital für die neueren Linien mit 20 Millionen Gulden waren bis Ende 1873 eingezahlt 19 993 570 Fl. Ferner wurden im vergangenen Jahre 15 720 250 Fl. Prioritäten à 350 Fl. begeben.

C. Finanzielle Lage. Die sämmtlichen Einnahmen der älteren Baufonds betrugen bis Ende 1873 69 037 994 Fl., die Ausgaben 65 548 513 Fl., so dass ein verfügbares Baucapital von 3 489 481 Fl. verblieb. Die Einnahmen auf das neue Unternehmen betrugen bis Ende 1873 36 327 019 Fl., die Ausgaben 28 765 085 Fl.; demzufolge verblieb, mit Hinzurechnung des noch einzuzahlenden Betrages, ein Baucapitalrest von 7 568 364 Fl.

II. Bahnbetrieb. Die Länge der in Regie betriebenen Ostbahn-Linien stieg im Jahre 1873 auf 102,$_{95}$ Meilen und nimmt die Bayerische Ostbahn unter den 36 Privatbahnen des Deutschen Reiches in Bezug auf die Längen-Ausdehnung die siebente Stelle ein. Die Zahl der Stationen betrug Ende 1873 111. So sehr das Jahr 1873 bei seinem Beginne zu den besten Hoffnungen berechtigte, so hat doch der weitere Verlauf desselben manche Enttäuschungen gebracht. Die in Wien und später in München auftretende Cholera-Epidemie, dann die verhängnissvolle finanzielle Katastrophe, die von erstgenannten Orte ausgehend, den Handel und die Industrie in ganz Deutschland und Oesterreich lähmte, äusserte sich in empfindlicher Weise auch im Eisenbahnverkehre und machte insbesondere dem aufblühenden Import fabricirten Eisens aus Deutschland und Belgien nach Oesterreich und Ungarn ein rasches Ende. Die abermalige Missernte in Ungarn, dann die in Oesterreich und Ungarn, sowie auch in Bayern selbst auftauchende Rinderpest entzogen bedeutungsvolle Verkehrsfactoren, endlich traten die von Jahr zu Jahr erschwerteren Concurrenzverhältnisse hinzu und konnten die neuen Linien erst mit Einführung des Winterfahrplanes in den grossen Durchgangsverkehr gebracht werden. Wenn daher unter solchen Verhältnissen nicht zu erwarten war, dass Verkehr und Einnahmen mit der Längen-Entwickelung der Bahn gleichen Schritt hielten so kann doch constatirt werden, dass nur der Güterverkehr verhältnissmässig einigermaassen zurückblieb, während der Personenverkehr eine absolute und relative Steigerung aufweist. Es wurden nämlich im Jahre 1873 gegen das Vorjahr mehr befördert 403 033 Personen und 3 555 771 Ctr. Güter, pro Meile 3434 Personen mehr und 274 028 Ctr. Güter weniger. Die eigentlichen Betriebseinnahmen waren in 1873 mehr um 726 842 Fl., pro Meile weniger um 2308 Fl. Sehr erfreulich ist es hervorheben zu können, dass der Verkehr der Ostbahnstationen unter sich, sowie mit fremden Bahnen in fortschreitender und gesundester Entwickelung begriffen ist. In Erwägung, dass der eigene Verkehr der Ostbahnstationen im Jahre 1873 rücksichtlich der Personenbeförderung 98,$_{38}$, rücksichtlich der Güterbeförderung 86,$_{8}$% der Gesammtbewegung repräsentirte, muss er als der wichtigste und einflussreichste Factor der Prosperität erachtet werden und bietet dessen Steigerung und Entwickelung die beste und sicherste Bürgschaft dafür, dass das Unternehmen die hauptsächlichsten Bedingungen einer gedeihlichen Existenz in sich selbst zu finden und, von gewaltsamen Störungen abgesehen, auf eigenen Füssen zu stehen vermöge.

Die Transportmittel bestanden am Schlusse des Jahres 1873 aus 152 Locomotiven, 444 Personenwagen mit 15 285 Sitzplätzen, 33 Bahnpostwagen und 3320 verschiedenen Güterwagen mit einer Tragkraft von 650 400 Ctr. Auf eine Bahnmeile entfallen 1,$_{47}$ Locomotiven, 148,$_{4}$ Sitzplätze bei den Personenwagen und 6314 Ctr. Ladefähigkeit bei den Güterwagen. Die Locomotiven haben im Ganzen 604 932 Meilen zurückgelegt. Jede zurückgelegte Locomotivmeile hat an Brenn- und Schmiermaterial, sowie an Unterhaltungskosten 94,$_{47}$ Kr. erfordert. Die Unterhaltung der Wagen sammt Schmieren kostete 0,$_{92}$ Kr. für jede gefahrene Achsmeile. Es wurden im Ganzen 3 241 279 Personen befördert und hat eine solche durchschnittlich 5,$_{39}$ Meilen durchfahren und 47,$_{5}$ Kr. ertragen. Mit Retourbilleten wurden 852 901 Personen, mit Rundreisebilleten 22 465 Personen befördert. Güter wurden verfrachtet 30 499 274 Ctr., per Tag durchschnittlich 83 560 Ctr. Jeder Ctr. Gut hat im Durchschnitt 18,$_{71}$ Meilen durchlaufen und 11,$_{46}$ Kr. ertragen. Weiter wurden befördert 152 845 Ctr. Gepäck, 215 Equipagen und sonstige Fahrzeuge und 312 933 Stück Thiere.

Die Einnahmen haben 10 184 041 Fl. betragen und treffen hiervon 27,$_{89}$% auf den Personenverkehr, 64,$_{02}$% auf den Güterverkehr und 8,$_{09}$% auf Diverses. Die Ausgaben waren 9 007 951 Fl., so dass ein verfügbarer Ueberschuss von 1 176 090 Fl. verblieb. Die wirklichen Betriebsausgaben betragen 4 981 947 Fl., so dass eine reine Einnahme von 4 578 564 Fl. erzielt worden ist. Dabei ergeben sich folgende Durchschnittsverhältnisse:

	pro Tag	pro Bahnmeile	pro Nutzmeile	pro Tag und Bahnmeile.
Einnahme	26 193 Fl. 11 Kr.	99 838 Fl. 15 Kr.	17 Fl. 24 Kr.	273 Fl. 31 Kr.
Ausgabe	13 649 „ 10 „	52 025 „ 20 „	9 „ 4 „	142 „ 32 „
Reinertrag	12 544 „ 1 „	47 812 „ 55 „	8 „ 20 „	130 „ 59 „

Die Betriebsausgabe verhält sich zur Roheinnahme, wie 52,$_{11}$ zu 100. (Im Vorjahre war dieses Verhältniss 48,$_{39}$%). Die Hauptabtheilungen der Betriebsausgabe stehen in folgendem Verhältnisse: Allgemeine Verwaltung 3,$_{62}$%, Bahnverwaltung 35,$_{34}$%, Transportverwaltung 61,$_{04}$%.

Der Versichesungsfond gegen Beschädigungen von Mobiliar-

werthen durch Brand oder sonstige Unglücksfälle weist bei einem Zuwachs von 5184 Fl. einen Vermögensstand von 119701 Fl. aus.

Der Reservefond für Abnutzung der Bahnanlage, des Betriebsmaterials und aller Liegenschaften und Fahrnisse der Gesellschaft erhielt einen Dotationszuschuss von 150000 Fl. und hat ein Vermögen von 3817250 Fl.

Die Pensionscasse für die Angestellten würde mit einem Zuschusse von 50000 Fl. bedacht und hat nun ein Vermögen von 1439083 Fl.

Die Unterstützungscasse für die Arbeiter und Bediensteten erhielt einen Zuschuss von 4936 Fl. und besitzt ein Vermögen von 270351 Fl.

Im Jahre 1872 wurde ein Arbeiter-Invalidenfond gegründet und demselben der Zins aus einem Capitale von 100000 Fl. zugewiesen. Die Thätigkeit dieser Anstalt begann mit dem Jahre 1873 und weist nun ein Vermögen von 8671 Fl. auf.

Der ärztliche Dienst erforderte einen Aufwand von 13113 Fl. und hat ein bahnärztlich behandelter Kranker eine durchschnittliche Ausgabe von 2 Fl. 7 Kr. verursacht, gegenüber 1 Fl. 45 Kr. im Vorjahre.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 23. Mai. (Wochenbericht. Verbandstarife. Höhenmarken. Zufahrtsstrassen. Generalversammlungen der Elisabeth West-, Kaiser Ferdinands Nord-, Böhmischen West-, Galizischen Carl-Ludwigs-, Brünn-Rossitzer, ersten Siebenbürger und Fünfkirchen-Barcser Bahn. Verkehr der Galizischen Bahnen. Der Lupkower Tunnel. Verbindungen der Ungarischen Nordostbahn. Wien-Pottendorf-Neustädter Bahn.)

Die abgelaufene Woche war die der General-Versammlungen, deren weiter unten kurz berichtetes Ergebniss die im Allgemeinen schwächeren Course beeinflusste, namentlich wich Elisabeth-West um 5 Fl., während die 1. Ungar.-Galiz. wegen der bevorstehenden Tunnel-Eröffnung um eben so viel stieg.

Der Bericht der Wiener Handelskammer über die Eisenbahn-Verbands-Tarife nimmt auf die im Handelsministerium stattgehabte commissionelle Berathung über die Revision der Verbands-Tarife (S. No. 38 d. Bl.) Bezug, spricht sich gegen die von den Bahnverwaltungen beabsichtigte Erhöhung der Verbands-Tarife im auswärtigen Verkehre ohne gleichzeitige Tarif-Ermässigungen im internen Verkehre aus und schliesst mit dem auch angenommenen Antrage, die Kammer möge das Handelsministerium ersuchen, dahin zu wirken, dass die von den Bahnen vereinbarten neuen Tarifbestimmungen, bevor sie in Kraft treten, der Kammer zur rechtzeitigen Begutachtung übermittelt werden.

Die Oesterr. General-Inspection wünscht die Erfahrungen über die Gefahren und Nachtheile zu wissen, welche durch die Ueberspannung der Fahrbahn mittelst Telegraphendrähten, für den Zugsverkehr und die Telegraphenleitungen, dann durch die Aufstellung der Glockensignale auf den Wächterhäusern für die Inwohner eines Wächterhauses entstehen können.

Die Bahnverwaltungen haben sich zur Anbringung der für die Erhaltung des Präcisions-Nivellements nothwendigen Höhenmarken an Bahnobjecten und zur Erhaltung dieser Marken bereit erklärt.

Für Niederösterreich wurde das Gesetz über Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen und Aufnahmestationen der Eisenbahnen sanctionirt; zur Herstellung dieser Zufahrtsstrassen müssen die Bahnunternehmungen, die betreffenden Strassenbezirke und die zunächst gelegenen Gemeinden zusammen mit den an der betreffenden Eisenbahnstation hervorragend interessirten Industrie-Unternehmungen mit je einem Drittel beitragen

Die Generalversammlung der Kaiserin Elisabeth-Bahn war von ausländischen, namentlich Süddeutschen Actionären sehr zahlreich besucht. Eine lange Debatte entspann sich über die bekannte Lombard- oder Kostgeschäfts-Affaire. Es wurden in dieser Beziehung drei Anträge gestellt: das Frankfurter Comité proponirte Verweigerung des Absolutoriums, der Revisions-Ausschuss Ertheilung des Absolutoriums und Dr. Millanich brachte den in folgenden 2 Absätzen formulirten Vermittlungsvorschlag ein. Der erste: „Dem Verwaltungsrathe ist in Ansehung der Geschäftsgebahrung für die Jahre 1872 und 1873, ausgenommen den in die Rechnung eingestellten Prolongations-Conto, das Absolutorium zu ertheilen“ — wird einstimmig angenommen. Der Antrag auf Wahl des Prüfungs-Comités über das Kostgeschäft bleibt hingegen mit 439 gegen 629 Stimmen in der Minorität. (An der Abstimmung nahmen nur die Besitzer von Actien erster und zweiter Emission Theil.) In Betreff der Verwendung des nach $5^1/_5$ procentiger Verzinsung und Amortisation des Actiencapitals verbleibenden Ueberschusses von 12868 Fl. 38 Kr. wird beschlossen, die Hälfte zur Refundirung des Staatsvorschusses und die Hälfte zum Vortrage auf neue Rechnung zu verwenden. Vor der Wahl in den Verwaltungsrath erklärte Actionär Dr. Scherer, dass sich die Deutschen Actionäre der Abstimmung enthalten, da es nur ihre Ansicht war, den Verwaltungsrath zum Ersatze für die Verluste aus dem Kostgeschäfte heranzuziehen, und als der Verwaltungsrath sich dessen weigerte, die Decharge nicht zu ertheilen. Auf das Verlangen eines Actionärs, der Verwaltungsrath möge eine Erklärung abgeben, welche Bedeutung er der Abstimmung hinsichtlich der Decharge beilege, erwidert Dr. Josef Neumann Namens des Verwaltungsrathes, dass die Thatsachen im Protocolle verzeichnet seien und es Jedermann freistehe, aus ihnen seine Folgerungen zu ziehen. Eine Erklärung des Verwaltungsrathes sei hier ganz überflüssig.

Die Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn genehmigte nach Anhörung des Directionsberichtes die Ueberschreitung des Baupräliminars für die im Jahre 1873 durchgeführten Vervollständigungsbauten um den Betrag von 947525 Fl. und den Voranschlag für Herstellungen an der Haupt- und Montanbahn pro 1874 mit 74425 Fl. und bei den gesammten Montanwerken mit 387250 Fl. Weiter wurden die Anträge der Direction in Betreff der Verwendung des Reinerträgnisses einstimmig angenommen. Es kommt sonach von dem nach fünfprocentiger Verzinsung der Actien und Obligationen verbleibenden Reinerträgnisse von 6732312 Fl. 51 Kr. auf jede ganze Actie per 1000 Fl. C.-M. eine Superdividende von 87 Fl. 50 Kr., so dass für die im Umlaufe befindlichen $74511^1/_4$ Actien ein Betrag von 6519734 Fl. 37 Kr. zu verwenden ist und zuzüglich der fünfprocentigen Actienzinsen per 52 Fl. 50 Kr. das Gesammt-Erträgniss der Actie 140 Fl. bildet.

Die General-Versammlung der Böhmischen Westbahn verhandelte über die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1873. Der Betriebsüberschuss beträgt 1521531 Fl.; nach Abzug des Erfordernisses für Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitals verbleibt ein Netto-Ueberschuss von 85617 Fl. Die fünfprocentige Dotirung des Reservefonds beansprucht 4080 Fl., die fünfprocentige Tantième 3876 Fl., so dass die General-Versammlung über 73659 Fl. und mit Hinzurechnung des Vortrages von 630 Fl. über 74289 Fl. zu verfügen hat. Die letztere beschliesst, den Juli-Coupon mit 5 Fl. einzulösen, 25000 Fl. in den Reservefonds zu hinterlegen und 49289 Fl. auf neue Rechnung zu schreiben. Von dem im vorigen Jahre beschlossenen fünfprocentigen Prioritäts-Anlehen im Betrage von $1,_5$ Millionen Gulden wurden nur ungefähr eine Million Gulden, und zwar an ein Münchener Bankhaus, begeben; der Rest ist noch nicht emittirt. Auf Interpellation erklärt der Vorsitzende, dass die Verwaltung mit dem Handelsminister wegen Uebernahme des Betriebes der Strecke Rakonitz-Protiwin wohl verhandelt habe, zu einem Abschlusse sei es jedoch nicht gekommen. Eventuell wird eine ausserordentliche Generals-Versammlung einberufen werden.

In der Generalversammlung der Galizischen Carl-Ludwigsbahn wurde über die Amtsführung des ehemaligen General-Directors mit dem Beifügen berichtet, dass die Gesellschaft durch die ihm zur Last fallenden Missbräuche keinen Schaden erlitt und dass deren Wiederholung nunmehr unmöglich ist. Es wurden dann die von der Regierung angeordneten Abänderungen im Theilungsmodus der gemeinsamen Verwaltungsauslagen zwischen den beiden gesellschaftlichen Linien erwähnt. Das Ergebniss dieses neuen Repartitionsmodus im Entgegenhalte zu dem früheren Vorgange weist einen Betrag von 253062 Fl. 8 Kr. als Mehrbelastung der alten Linien aus; der Verwaltungsrath hofft, dass die diesfälligen Verhandlungen mit der Staatsverwaltung zu einem die Interessen beider Theile gleichmässig wahrenden Ergebnisse führen werden. Bezüglich der Verwendung des Reinerträgnisses pro 1873 stellt der Verwaltungsrath folgenden Antrag: Der Abschluss der Betriebsrechnungen vom Jahre 1873 ergiebt nach Bestreitung der Zinsen und Amortisationen ein Reinerträgniss von 2036788 Fl. 88 Kr., wovon die statutenmässigen Dotationen im Betrage von 277003 Fl. 29 Kr. in Abschlag zu bringen sind, wonach eine Summe von 1759785 Fl. 59 Kr. und mit Zuschlag des Saldovortrages vom Jahre 1872 per 52197 Fl. 56 Kr. die Summe von 1811983 Fl. 45 Kr. zur Verfügung der Generalversammlung bleibt. Hievon beantragt der Verwaltungsrath 136183 Fl. 45 Kr. zur Dotirung eines Fonds für die Vermehrung des Fahrparkes zu verwenden, so dass ein Rest von 1675800 Fl. für die zu vertheilende Superdividende verbleibt. Danach ergiebt sich für jede Actie, beziehungsweise für jeden Genussschein eine Superdividende von 7 Fl. 35 Kr. gleich $3^1/_2$ %, so dass der Julicoupon einer Actie mit 12 Fl. 60 Kr. und jener eines Genussscheines mit 7 Fl. 35 Kr. eingelöst wird. Die die Verwendung des Reinerträgnisses betreffenden Anträge werden mit 851 gegen 352 Stimmen angenommen. Die Minorität unter der Führung des Fürsten Sapieha jun. verlässt hierauf in demonstrativer Weise den Berathungssaal.

Die in der Gen.-Vers. der Brünn-Rossitzer Bahn verhandelte Betriebsrechnung zeigt die Ausgaben mit 262596 Fl., die Einnahmen mit 576881 Fl., so dass ein Reinerträgniss von 314285 Fl. resultirt. Hiervon wurden die öffentlichen Abgaben und Beiträge per 42164 Fl., die Zinsen und Amortisationen der Obligationen mit 118775 Fl. und der sechsprocentige Januar-Coupon mit 61740 Fl. bestritten, so dass nach Hinzurechnung des Gewinnsaldos per 317 Fl. ein Betriebsüberschuss von 86142 Fl. verbleibt. Nach Genehmigung der Bilanz und Ertheilung des Absolutoriums wurde auf Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, von dem Betriebsüberschuss den Juli-Coupon mit 61740 Fl. einzulösen und den Rest von 24702 Fl. auf das Bau-Conto zu übertragen; demselben Zwecke wird der noch vorhandene Reservefonds per 16104 Fl. zugeführt werden.

In der Generalversammlung der Ersten Siebenbürger Eisenbahn wurde der Geschäftsbericht, wonach die Einnahmen 1840551 Fl., die Ausgaben 1676590 Fl., der Staatsgarantie-Zuschuss 1615633 Fl. betragen, genehmigt.

In der General-Versammlung der Fünfkirchen-Barcser Bahn wurde der Geschäftsbericht genehmigt; der Staatszuschuss beträgt 206067 Fl., die Betriebskosten machen $60,_{21}$% der Einnahme aus. Es ist ein günstigeres Resultat für die Folge zu erwarten, da die Dampfschifffahrts-Gesellschaft $1^1/_2$ Millionen Ctr. Kohlen auf dieser Bahn jährlich transportiren muss, welcher daraus ein Gewinn von 6 Kr. pro Ctr. = 90000 Fl. erwächst.

Auf den Galizischen Eisenbahnen ist in dem bisher so ungewöhnlich regen Getreideverkehre eine beinahe vollständige Stagnation eingetreten, welche sich bei der Lemberg-Czernowitzer am meisten fühlbar machte. Nur die Carl-Ludwig-Bahn bekam verhältnissmässig grosse, 163 000 Ctr. betragende Getreidetransporte, was jedoch nur den diessbezüglich früher geschlossenen Transactionen zuzuschreiben ist. — Die Lemberg-Czernowitzer Bahn transportirte nur 37000 Ctr. Waaren meistens Mais und 810 Stück Ochsen, so dass ihre gegenwärtigen Einnahmen sogar hinter denen der gleichen vorjährigen Periode zurückblieben. In den nächsten zwei Wochen wird sich jedoch, wie man erwartet, der Transport beleben. — Die Erzherzog-Albrecht-Bahn hatte ihren gewöhnlichen Verkehr: Schotter, Mineralöl, Getreide, 40 Stück Ochsen. Dies war beinahe Alles. — Die Dniesterbahn hat es nur ihrer Betriebsinspection zu verdanken, dass sich der Verkehr in ziemlichen Dimensionen erhielt; ihre Concurrenzbestrebungen bezüglich des Transportes von Hornvieh, Eisenbahnausrüstungsgegenständen u. dgl. sind ziemlich erfolgreich. Die erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn transportirte 26 000 Ctr. Getreide nach Ungarn. Diese Bahnanstalt hat ihre schweren Zeiten, sozusagen ihre Kinderkrankheiten, hinter sich und sie geht daher einer höchst wahrscheinlich günstigen Zukunft entgegen.

An die bevorstehende, nur in Folge der Hochwässer und Bahnunterbrechungen verzögerte Eröffnung des Lupkower Tunnels der ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn knüpft sich das hervorragende Interesse der ersten unmittelbaren Schienenverbindung Ungarns mit Galizien. Ausserordentliche Schwierigkeiten stellten sich dem Baue durch die höchst ungünstige Beschaffenheit des Bodens in der Region der Karpathen entgegen und verhinderten die Vollendung der Linie innerhalb der concessionsmässigen Fristen. Die Rutschungen der Gebirgsstrecke besonders in Ungarn, vor Allem aber die Natur des Bodens auf dem Kamme der Karpathen selbst waren die vornehmsten Ursachen der Verzögerung und der schmerzlichsten Geldopfer. Der Druck des Gebirges im Tunnel, welches anscheinend von consistenter Beschaffenheit, bei der Berührung mit der Luft und unter dem Einflusse der Feuchtigkeit doch alsbald sich blähte und in einen teigigen Brei verwandelte, war ein so mächtiger und aussergewöhnlicher, dass man bereits für den Einbau zu den grössten Dimensionen greifen und die für den Tunnel ursprünglich bestimmte Bausumme sofort als gänzlich ungenügend erkennen musste. Auch der Stein, wie er Anfangs zur Ausmauerung des Tunnels verwendet wurde und in der Gegend zu haben war, zeigte sich an vielen Stellen als dem enormen Drucke des Gebirgs nicht gewachsen und würde, vielleicht unter Mithülfe chemischer Agentien, zermalmt und vielfach zu Sand zerdrückt. Man sah sich genöthigt, den mürben Stein der Karpathengegend fallen zu lassen und Granit aus Böhmen und Oberösterreich herbeizuschaffen. Bei 100 000 Cubikfuss Granitquader mussten aus Entfernungen von 120 bis 140 Meilen per Eisenbahn zugeführt werden. Seit der Verwendung von Granitquadern hörten die beunruhigenden Erscheinungen auf, die Mauerringe wurden nicht mehr zerdrückt, die Steine blieben unversehrt und man konnte endlich mit Sicherheit das Aufhören der Reconstructionen erwarten und einen bestimmten Termin für die Vollendung dieses Bauwerks in's Auge fassen. Diese Frist war Ende Mai 1874 und sie ist eingehalten worden. — Bereits am 14. d. M. durchfuhr der Erzherzog Wilhelm, geleitet vom Baudirector Gunesch, zuerst den Tunnel.

Die Ungarische Nordostbahn hat den Ressortministern die Dringlichkeit der Verbindung über Munkács nach Lemberg und über Sziget nach Szucsawa vorgestellt, da die Nordostbahn sonst immer passiv bleiben würde; es sollen auch die besten Aussichten für die baldige Inangriffnahme dieser Verbindungen vorhanden sein.

Die am 7. Mai c. eröffnete Bahn von Wien nach Pottendorf ist mit der seit September 1871 im Betriebe befindlichen Wiener Neustadt-Grammat - Neusiedler Eisenbahn vereinigt und werden unter der Firma: „K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn" betrieben.

* **Oesterreichische Staats - Eisenbahn - Gesellschaft.** Am 1. Juni 1874 ist die zwischen den Stationen Pećek und Böhm. Brod gelegene Station Poříčan für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet worden. (Siehe Fahrplan vom 1. Juni 1874). Für den Verkehr von Poříčan in der Richtung gegen Prag und nach Poříčan in der Richtung von Prag gelangt der Tarif der Station Pećek; für den Verkehr von Poříčan in der Richtung gegen Wien und nach Poříčan in der Richtung von Wien der Tarif der Station Böhm. Brod zur Anwendung.

* **Kaiserin Elisabethbahn.** Nachdem der technische Director Regierungs-Rath V. A. Michel Ritter von Westland auf sein Ansuchen in den Ruhestand versetzt wurde und am 30. April l. J. aus der activen Dienstleistung ausgeschieden ist, hat der Verwaltungsrath die in 1873 eingeführte Organisirung, mit welcher die Bestellung eines administrativen und eines technischen Directors verbunden war, wieder aufgehoben, und den bisherigen administrativen Director, K. K. Sections-Chef a. D. Alois von Czedik, speciell zum General-Director-Stellvertreter ernannt. — Dagegen wurde den bisherigen Directions-Abtheilungen im Interesse des leichteren Verkehres und der rascheren Erledigung der einschlägigen Geschäfte, eine grössere Selbstständigkeit gegeben, durch welche die Vorstände dieser Abtheilungen in der Lage sind, vielfache Angelegenheiten direct mit anderen Bahnverwaltungen zur Austragung zu bringen.

Es bestehen seit 1. Mai l. J. nachfolgende Abtheilungen:

Directions-Abtheilung I. für den Verkehrsdienst, die Personen- und Waaren-Expedition und für die Reclamationen: (Vorstand, Director Adolf Lauda);

Directions-Abtheilung II. für das Maschinenwesen und für die Zugförderung: (Vorstand, Director Carl Hornbostel);

Directions-Abtheilung III. für das Materialwesen und für das Salzgeschäft: (Vorstand, Central-Director Johann Zelniczek);

Directions-Abtheilung IV. für den commerziellen Dienst: (Vorstand, Director Johann Künl);

Directions-Abtheilung V. für den Bau und Bahnerhaltungsdienst: (Vorstand, Director Georg Dolezal);

Directions-Abtheilung VI. für die Controle: (Vorstand, Director Carl v. Stradiot);

Directions-Abtheilung VII. für den finanziellen Dienst: (Vorstand, Director Carl Krammer).

Alle auf das Reclamationsverfahren Bezug nehmenden Schriftstücke, insoweit dieselben Abgänge, Ueberschüsse, Beschädigungen und Lieferzeit-Ueberschreitungen beim Reisegepäck, Eil- und Frachtgüter betreffen, sind somit an die Directions-Abtheilung I. zu richten. Zum Vorstande der Reclamations-Bureaux ist Herr Rudolf Maly bestellt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Vom 1. Juni d. Js. wird die Expedition II. Cl. Taubenfeld zwischen Adelschlag und Gaimersheim und die Personenhaltestelle Michelau zwischen Lichtenfels und Hochstadt dem Verkehre übergeben. Mit Ausnahme der Schnellzüge halten sämmtliche fahrplanmässigen Züge an genannten Orten an.

Personalnachrichten.

Preussen. Die bisherigen Königlichen Eisenbahn-Baumeiser Bruno Otto, früher in Cassel, jetzt zu Hirschberg in Schles., und Ernst Grossmann zu Sorau sind zu Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren bei der Niederschles.-Märkischeu Eisenbahn daselbst befördert; der bisherige Baumeister Anton Sobeczko zu Zeulenroda ist als Königlicher Eisenbahn-Baumeister bei der Saarbrücker Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Saarbrücken; der bisherige Eisenbahn-Ingenieur Oscar Frankenfeld zu Cassel als Königlicher Eisenbahn-Baumeister bei der Main-Weser-Bahn daselbst und der bisherige Königliche Werkstätten-Vorsteher Mues in Paderborn als Königlicher Eisenbahn-Maschinenmeister bei der Ostbahn in Berlin angestellt worden.

Baden. Die Maschinen-Ingenieure Delisle in Carlsruhe, Behagsel in Freiburg und W. Kayser in Konstanz sind zu Bezirks-Maschinen-Ingenieuren, Maschinen-Ingenieur Esser als Obermaschinenmeister zum Vorstand der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätte, Assistent Kuttruff zum Bezirks-Maschinen-Ingenieur in Heidelberg und Assistent Währer zum Maschinen-Ingenieur, ferner zu Bahnamtsvorständen mit dem Titel als Bahn-Inspectoren Kempf in Villingen, E. Kayser in Bruchsal, Merkel in Basel, zu Bahnverwaltern: Schönstein in Würzburg, Katz in Offenburg, Götzenberger in Freiburg, Münch in Hausach, Kopp in Mengentheim, Perpente in Konstanz Freudenberger in Carlsruhe, Buhlinger in Schopfheim, Raguot in Mannheim, Meyer in Basel, Mütsch in Appenweier, Rebmann in Heidelberg, Landenberger in Immendingen, Ridinger in Radolfzell, Dummel in Osterburken, zum Güterdienst-Inspect. der Betriebscontroleur Stutz, ferner folgende Abtheilungsingenieure zu Bezirksbahningenieuren ernannt worden: A. Scholl in Offenburg, G. Kern in Waldshut, J. Hilpert in Villingen, zu Bahningenieuren die Abtheilungsingenieure J. Wörishofer, H. Fuchs und W. Forschner, ferner die Ingenieur-Practicanten J. Schweinfurth, W. Hermuth, K. Nauss, O. Straub und V. Hausrath, zum Maschinen-Inspector der Maschinenmeister v. Gagg, zum Hochbau-Inspector der Baupracticant H. Ziegler.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Der Ober-Güterverwalter Hering ist gestorben und zu dessen Nachfolger der bisherige Betriebs-Inspector Rost designirt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Zum Bahnamtsverwalter in Lindau wurde der Offizial des Bahnamtes Augsburg, Joh. Nep. Hillenbrand, zur Zeit in Thalkirchen befördert.

Württemberg. Die Stelle eines Vorstandes der Hauptmagazinsverwaltung beim Eisenbahnbetrieb mit dem Titel „Inspector" wurde dem Revisor Kurz bei der Eisenbahndirection verliehen.

Ausland.

Luxemburgische Prinz Heinrich-Bahn. Am 20. Mai c. ist die Bahnstrecke Echternach-Wasserbillig dem Verkehr übergeben worden.

* **Schweizerische Nordostbahn.** Nach dem neuen Fahrplan dieser Bahn vom 1. Juni c. ist von der Aargauischen Südbahn, deren Betrieb von der Nordostbahn geleitet wird, die Strecke Aarau-Wohlen mit den Zwischenstationen Rupperswyl, Lenzburg, Hendschikon und Dintikon am vorgenannten Tage eröffnet worden.

Rumänische Eisenbahnen. Die Eisenbahn von Jassy nach Ungheny ist am 13. Mai eröffnet worden. Durch die Vollendung dieser Bahn ist die Verbindung der Rumänischen Eisenbahn mit dem Russischen Eisenbahnnetz hergestellt.

Dänemark. Kopenhagen, 21. Mai. Die Concession zur Anlegung einer Eisenbahn von Nykjöbing nach Gjedser-Odde auf Falster, sowie zu einer Hafenanlage an letzterem Orte und Herstellung einer

Dampfbootverbindung mit der Deutschen Küste (wahrscheinlich Warnemünde) ist den Eisenbahn-Bauunternehmern Julius Stichel und Carl Riesbeck aus Berlin verliehen worden. Concessionsbedingung ist, dass 10 Procent des Baucapitals vor Schluss des laufenden Jahres garantirt sein müssen. Ausserdem ist eine Bahn Odense-Svendborg (Fünen) unter Zusage eines Zuschusses aus Staatsmitteln, eine Bahn Randers-Grenaa und eine Bahn Silkeborg-Herning (beide in Jütland) concessionirt worden.

— r — **Französische Südbahn.** (Aus dem Geschäftsberichte pro 1873.) Die Gesammtausgaben für erste Herstellung betrugen im Jahre 1873 40 791 871,$_{80}$ Frcs. Hiervon entfallen auf das alte Netz 3021 015,$_{20}$ Frcs., auf das neue Netz und zwar auf die unter Garantie betriebenen Linien 8 955 395,$_{60}$ Frcs., auf die im Bau begriffenen Linien des neuen Netzes 28 815 461 Frcs.

Auf dem alten Netze waren die Betriebs-Einnahmen 45 330 074,$_{85}$ Frcs., die Ausgaben 16 765 660,$_{38}$ Frcs, sohin der Netto-Ertrag 28 564 414,$_{47}$ Frcs. Zu dieser Summe ist noch hinzuzurechnen der Ertrag der Canäle mit 21 178,$_{87}$ Frcs. und die Reserve aus dem Vorjahre sammt Zinsen mit 3 150 957,$_{82}$ Frcs. Hiernach stellt sich der Nettoertrag auf 31 736 550,$_{96}$ Frcs., wovon hinwieder 6 837 880,$_{81}$ Frcs. auf das neue Netz zu überweisen sind. Die zur Verfügung stehende Summe beträgt daher 24 898 670,$_{15}$ Frcs. Auf Vorschlag des Verwaltungsrathes wird die Dividende auf 40 Frcs. pro Actie festgestellt, und die Summe von 3 150 957,$_{82}$ Frcs. als Reserve behandelt.

— A — **Russland.** (Stationen der Strecken Snamenka-Nicolajew und Radziwilischki-Kalkuhnen.) Die Strecke Snamenka-Nicolaew der Charkow-Nicolaewer Bahn hat folgende Stationen mit Entfernungen in Werst ab:

Snamenka (Station der Hauptb.)		Nowy-Bug . . .	124 Werst.
Mederowka . . .	20 Werst.	Nowo-Paltawka . .	141 „
Scharowka . . .	31 „	Dobroe	163 „
Kutzowka . . .	54 „	Schtscherbina . .	188 „
Dolinskaja . . .	75 „	Gorochowka (Polygon)	205 „
Kasanka	100 „	Nicolaew	222 „

Die Strecke Radziwilischki-Kalkuny der Libau'schen Bahn hat folgende Stationen mit Entfernungen ab:

Radziwilischki (Station der Hauptbahn-)	—	Slawenischki . . .	91 Werst.
Schadow	16 Werst.	Ponemunek . . .	116 „
Laba	24 „	Abeli	141 „
Ponewesch	50 „	Jelowka	161 „
Subotsch	73 „	Kalkuny	186 „

Sardinische Bahnen. Nach dem der Generalversammlung der Actionäre erstatteten Berichte betrug die Gesammteinnahme im Jahre 1873 818336,$_{43}$ Lire, per Kilom. durchschnittlich 5419,$_{12}$ Lire. Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug 540971,$_{08}$ Lire, die aus dem Güterverkehr und zwar mit grosser Geschwindigkeit 27 703,$_{42}$ Lire, mit geringer Geschwindigkeit 202 057,$_{45}$ Lire; der höchste Ertrag (255053,$_{46}$ Lire, 9809 Lire durchschnittlich per Kilom.) wurde auf der 26 Kilom. langen Strecke Cagliari-Villasor erzielt. Nach Genehmigung der Rechnungsstellung beschloss die Generalversammlung den Verwaltungsrath aufzufordern bei der Regierung auf Verbesserung der Lage der Gesellschaft und namentlich darauf zu dringen, dass um die Vollendung des concessionirten Netzes zu ermöglichen die Bahnen der Insel in Bezug auf die Garantie den Bahnen des Festlandes gleichgestellt werden. Die desfalsige Vorstellung des Verwaltungsrathes wurde vom Minister der öffentlichen Arbeiten dem Staatsrathe überwiesen.

— r — **Indien.** Aus Madras wird berichtet, dass sich eine Gesellschaft gebildet hat zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn von der Meeresküste und der Stadt Pondicheri bis zu den Grenzen des Französischen Gebietes, woselbst sie sich an einen Zweig der Carnatic'schen Bahn anschliessen soll.

Markt-Bericht

über Bergwerks-Producte und Metalle. Von Leopold Hadra. Berlin, 27. Mai 1874. In vergangener Woche war das Geschäft der Feiertage wegen ruhig, Preise verblieben fast durchweg unverändert.

Kupfer. In England unverändert. Chili 75 Pfd. Sterl. 10 sh. bis 76 Pfd. Sterl. Wallaro 86—87 Pfd. Sterl. Urmeneta 87—88 Pfd. Sterl. Hiesiger Preis für Englische Marken 28$^{1}/_{2}$—29$^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Mansfelder Garkupfer 28$^{2}/_{3}$ Thlr. per Ctr. Raffinade 28$^{5}/_{6}$ Thlr. per Ctr. Cassa ab Hütte. Detail-Preise 1 bis 1$^{1}/_{2}$ Thlr. höher.

Bruchkupfer. Je nach Qualität 24—26 Thlr. loco per Ctr.

Zinn Banca in Holland 60$^{1}/_{2}$ Fl. Hier Bancazinn 36$^{1}/_{3}$—36$^{5}/_{6}$ Thlr. per Ctr. Straits in England 99 Pfd. Hier Prima Lammzinn je nach Qualität 35—35$^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Secunda fehlt. Im Einzelverkauf verhältnissmässig höhere Preise. Bruchzinn 25—26 Thlr. per Ctr.

Zink still. In Breslau W. H. v. Giesche's Erben 7$^{1}/_{3}$ Thlr., geringere Marken 6$^{2}/_{3}$—7 Thlr. per Ctr. In London 22 Pfd. Sterl. 5 sh. Hier am Platze erstere 7$^{5}/_{6}$—8 Thlr., letztere 7$^{1}/_{2}$—7$^{2}/_{3}$ Thlr. per Ctr. Im Detail verhältnissmässig höher.

Bruch-Zink 4$^{5}/_{6}$—5 Thlr. loco per Ctr.

Blei unverändert. Tarnowitzer so wie von der Paulshütte, G. v. Giesche's Erben ab Hütte 7$^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Casse. Loco hier 8$^{1}/_{6}$—8$^{1}/_{3}$ Thlr. Harzer und Sächsisches 7$^{1}/_{6}$—7$^{1}/_{2}$ Thlr. Spanisches Rein & Co. 8$^{5}/_{6}$—9$^{1}/_{6}$ Thlr. San Andres 8$^{1}/_{6}$ bis 8$^{1}/_{2}$ Thlr. Detailpreise verhältnissmässig höher.

Bruch-Blei 5$^{2}/_{3}$—6 Thlr. loco per Ctr.

Roh-Eisen. Der Markt in Glasgow verbleibt in fester Stimmung. Warrants schwankten zwischen 85 sh. bis 88 sh. 3 p. und schlossen an gestriger Börse mit 86 sh. 9 p. Langloan und Coltness 105—120 sh. (nominell) f. a. B. Glasgow. Verschiffungseisen knapp. Hiesige Lagerpreise für gute und beste Schottische Marken 57$^{1}/_{2}$—63 Sgr. per Ctr. Englisch-Roheisen 43—46 Sgr. per Ctr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 43—46 Sgr. per Ctr. Giesserei-Roheisen mit 50 Sgr. per Ctr. loco Hütte. Weisses Holzkohlen-Roheisen wird loco Ofen mit 52 Sgr. per Ctr. angeboten.

Bruch-Eisen. Je nach Qualität 45—50 Sgr.

Stab-Eisen. Gewalztes 3$^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. ab Werk, Geschmiedetes bis 4 Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger 5$^{1}/_{6}$—6$^{1}/_{3}$ Thlr. loco per Ctr. je nach Dimension.

Eisenbahnschienen. Zu Bauzwecken geschlagene 2$^{5}/_{12}$—2$^{5}/_{6}$ Thlr., zum Verwalzen 1$^{11}/_{12}$—2 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** still. Englische Nusskohlen nach Qualität werden hier bis 26 Thlr., Coaks 23 bis 25 Thlr. per 40 Hectoliter bezahlt. Schlesischer und Westfälischer Schmelz-Coaks 17—24 Sgr. per Ctr. loco hier.

Nachträge zu den Officiellen Mittheilungen über Einnahmen bis ult. März 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern 1874	Betriebslänge in Kilometern 1873	Befördert wurden: Personen 1874	Personen 1873	Centner Güter 1874	Centner Güter 1873	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo März.	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Sächsische Staatsbahnen (incl. der Pachtstrecken)	1005,$_{0}$	—	810781	752673	14467133	12317870	253573	903327 [1]	1171651 [1]	+218325	3248236	+504973
Privat-Eisenbahnen:												
a. Zittau-Reichenberg	27,$_{0}$	27,$_{0}$	20157	21019	534720	523269	4296	13317	17814	+226	56920	+9269
b. Greiz-Brunn	12,$_{0}$	12,$_{0}$	9150	8258	105399	85738	1349	2717	4107	+590	11238	+1853
c. Gössnitz-Gera	34,$_{5}$	34,$_{5}$	23623	24048	953322	289139	4642	27907	32687	+17304	61525	+7581
d. Altenburg-Zeitz	26,$_{25}$	26,$_{25}$	15364	13321	1477012	324521	2188	31843	34154	+25306	58557	+33782
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	1102,$_{47}$	981,$_{80}$	564247	564973	6553426	6278900	349211	802938	1152149	—106985	3245206	—141082
Württembergische Staatseisenbahnen	1140,$_{8}$	1134,$_{0}$	666493	686411	3910006	3366872	337682	814101	1151784	+49835	3097299	+60560

[1] incl. 37990 Thlr. 19,$_{8}$ Gr. für Betriebs- und Baumaterialien-Transporte aus dem Jahre 1873.

Eisenbahn-Kalender.

1\. Juni Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft zu Königsberg i/Pr. Tagesordnung siehe Seite 425.
3\. „ Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eiseub.-Ges. zu Breslau.
3\. „ Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau zu Breslau.
3\. „ Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. S. S. 385.
5\. „ *Oberschlesische Eisenbahn zu Breslau. S. S. 425.
8\. „ Warschau-Wiener Eisenbahn zu Warschau.
8\. „ *Baltische Waggon- und Maschinenfabrik zu Berlin.
9\. „ Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
10\. „ Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft. S. S. 409.
11\. „ Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.
15\. „ *Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Poln. Wartenberg.
15\. „ Vorarlberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
18\. „ *Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
20\. „ Dniester-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe S. 459.
20\. „ Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. 439.
20\. „ Saaleisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
22\. „ *Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
23\. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Ronneburg.
23\. „ Ungarische Nordostbahn zu Budapest.
25\. „ Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zu Altona. Siehe Bekanntmachung S. 459.
25\. „ Kaiser Franz-Josefs-Bahn zu Wien.
25\. „ Mährische Grenzbahn zu Wien.
25\. „ Ostrau-Friedländer Eisenbahn zu Wien.
26\. „ Halle-Sorau-Gubener Eisenb.-Gesellschaft zu Berlin. S. S. 471.
26\. „ Oesterr. Nordwestbahn-Gesellschaft zu Wien.
26\. „ Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
26\. „ Warschau-Terespoler Eisenbahn zu Warschau.
27\. „ Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft zu Elberfeld. S. S. 439.
27\. „ Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Eisenbahn zu Wien.
27\. „ Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 471.
27\. „ Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag.
27\. „ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn zu Wien.
29\. „ Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn-Gesellschaft zu Plauen i/V.
29\. „ Gotthardbahn-Gesellschaft zu Luzern.
30\. „ *Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. S. S. 471.
30\. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. S. S. 471.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
1. Juni	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Materialien-Verkauf	—
1. „	zu Crefeld	Cref.-Kr. Kempener Industrb.	Locomotiven-Verk.	441
1. „	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Wärterwohnungen	—
1. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Gasapparate etc.	413
1. „	zu Cöln	Rheinische E.	Bekleidungsmaterialien	414
1. Juni	zu Cöln	Rheinische E.	Oberbauarbeiten	—
2. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Materialien-Verkauf	432
2. „	zu Königsberg	Preuss. Ostbahn	Materialien-Verkauf	442
2. „	zu Paderborn	Westfälische E.	Locomotiv-Ersatzstücke	432
3. „	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Steinkohlen	—
3. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Radreifen	456
4. „	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer E.	Erd- u. Maurer- etc. Arbeiten	—
4. „	zu Cassel	Main-Weserb.	Personenwagen etc.	457
5. „	zu Aachen	Berg.-Märk. E.	Erd- u. Maurerarbeiten auf Bahnhof Aachen	—
5. „	zu Hirschberg	Niederschl.-Märk. E.	Feldarbeiten behufs Feldeinschnitt-Erweiterung	—
5. „	zu Breslau	Rechte Oderuferbahn	Güterwagen	442
5. „	zu Budapest	Ungar. Nordostb.	Balkenbrücke	—
5. Juni	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	432
5. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Eiserner Brückenüberbau	442
6. „	zu Kreuznach	Rhein-Naheb.	Güterschuppenbau Kreuznach	—
6. „	zu Meiningen	Werrabahn	Drehscheibe	432
6. „	zu Harburg	Hannov. Staatsb.	Backsteine	—
8. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Erd- etc. Arbeiten	480
8. „	zu Creuznach	Rhein-Nahe-B.	16 mass. Bahnwärterbuden	—
9. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Achsen und Räder	480
9. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Tender-Rangir-Maschinen	480
10. „	zu Frankfurt a/O.	Niederschl.-Märk. E.	Lastkrahne	481
10. „	zu Guben	dieselbe	Beamten-Wohngebäude zu Fürstenberg	
10. „	zu Budapest	Ungar. Staatsb.	Adaptirungsarbeiten im prov. Aufnahmsgebäude etc. zu Fiume	—
11. „	zu Wien	Gen.-Insp. d. Oesterr. Eisenbahnen	Bahnbau Rakonic-Przibram-Protivin	—
11. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Wagenrad-Bandagen	456
11. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Materialien Verkauf	481
12. „	daselbst	dieselbe	Radreifen etc.	480
12. „	zu Münster	Westfälische E.	Oberbaumaterialien	No. 44.
15. „	zu Cassel	Berg.-Märk. Eisenb.	Locomotivenverkauf	456
15. „	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Erweiterung der Wasserstation Nordstemmen	—
15. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Bekleidungsgegenstände	—
15. „	zu Wien	Gen.-Insp. d. Oesterr. Eisenbahnen	Schienen und Schienenbefestigungsmittel für Rakonitz-Protivin	
15. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Uniformtuche	—
16. „	zu Cassel	Hannov. Stsatsbahn	Erweiterung des Bahnhofs Hildesheim	
16. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Güterwagen	480
17. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen	481
25. „	zu Wien	Gen.-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Eiserne Brücken für Tarnow-Leluchow	—
1. Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle und Privat-Anzeigen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die der Königlichen Eisenbahn-Commission und der Betriebs-Inspection zu Düsseldorf unterstellte Strecke Herdecke-Hattingen der mittleren Ruhrthalbahn mit den Stationen Volmarstein, Bommern und Blankenstein dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Das Bahn-Polizei- und Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Tarifbestimmungen, welche auf den übrigen Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecken gelten, treten mit dem vorgedachten Tage auch für diese Strecke in Kraft.

Die Benutzung des Bahn-Telegraphen für den Privat-Depeschen-Verkehr ist unter den Bedingungen der für die übrigen von uns verwalteten Eisenbahnen geltenden bezüglichen Vorschriften gestattet.

Der Fahrplan für die Personenzüge der Strecke wird in den mit dem 1. Juni cr. zur Einführung kommenden neuen Sommer-Fahrplan aufgenommen und durch die auf den Stationen ausgehängten Plakate veröffentlicht werden.

Der bezügliche Nachtrag zum Local-Gütertarif vom 6. Januar 1873 ist auf sämmtlichen Güter-Expeditionen unserer Bahn, wo derselbe eingesehen werden kann, zum Preise von $2^1/_2$ Sgr. pro Stück käuflich zu haben; ebenso ist auf den Güter-Expeditionen betreffs der Verbands-Verkehre, in welche die neuen Stationen von ihrem Eröffnungstage ab aufgenommen werden, das Nähere zu erfahren.

Elberfeld, den 24. Mai 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Wir beehren uns das unsere Bahn benutzende Publikum darauf aufmerksam zu machen, dass nach einem Abkommen mit dem Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie wir die Betriebsleitung der Bahnstrecke Cottbus-Grossenhain vom 1. Juni cr. ab selbst übernehmen und ersuchen ergebenst, alle die Bau- und Betriebs-Verwaltung unserer Bahn betreffenden Angelegenheiten, Schriftstücke, Reclamationen etc. von diesem Tage ab direct an uns gelangen zu lassen.

Cottbus, am 25. Mai 1874.

Die Direction
der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft.
Wilde.

K. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Dem Beschlusse der am 27. Mai l. J. abgehaltenen VII. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre gemäss, wird der Actiencoupon der K. k. priv. Böhm. Nordbahn für das Verwaltungsjahr 1873 mit 3 Fl. 75 Kr. Oe. W. eingelöst.

Die Auszahlung geschieht vom 1. Juli 1874 ab
in **Prag** bei der Cassa der Gesellschaft Quai 1012—I,
in **Wien** bei der K. k. priv. Niederösterr. Escompte-Anstalt,
in **Warnsdorf** bei der Warnsdorfer Escompte-Gesellschaft.

Prag, am 27. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juni cr. wird die Oberlausitzer Eisnbahn (Kohlfurt-Falkenberg) in ihrer ganzen Länge dem Personen-, Eilgut-, Vieh- und Güter-Verkehr übergeben, und tritt von diesem Tage ab das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands auch auf unserer Bahn durchweg in Kraft.

Indem wir uns beehren, auf den untenstehenden Fahrplan zu verweisen, bemerken wir, dass Exemplare desselben und der Tarife auf unseren Stationen, sowie auf den sämmtlichen Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn käuflich zu haben sind.

Die Direction der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Fahrplan.

Richtung: Kohlfurt-Falkenberg.

Stationen		XXI. Gemischter Zug I.—IV. Cl.	XXIII. Personenzug I.—IV. Cl.	XXV. Gemischter Zug I.—IV. Cl.
		Vormittag	Nachmittag	Nachmittag
Kohlfurt	Abfahrt	4,42	1,32	5,7
Horka	„	5,31	2,5	5,46
Niesky	„	5,49	2,15	6,1
Mücka	„	6,11	2,29	6,18
Uhyst	„	6,45	2,50	6,48
Lohsa	„	7,5	3,3	7,5
Hoyerswerda	„	7,40	3,26	7,32
Hohenbocka	„	8,9	3,47	7,57
Ruhland	„	8,43	4,7	8,28
Mückenberg	„	9,2	4,22	8,52
Elsterwerda	„	9,28	4,44	9,27
Liebenwerda	„	9,47	5,0	9,54
Falkenberg	Ankunft	10,7	5,17	10,14

Richtung: Falkenberg-Kohlfurt.

Stationen		XXII. Gemischter Zug I.—IV. Cl.	XXIV. Gemischter Zug I.—IV. Cl.	XXVI. Personenzug I.—IV. Cl.	XXVIII. Gemischter Zug I.—IV. Cl.
		Vormittag	Vormittag	Nachmittag	Nachmittag
Falkenberg	Abfahrt	6,42	10,55	—	6,45
Liebenwerda	„	7,14	11,18	—	7,9
Elsterwerda	„	7,41	11,36	—	7,28
Mückenberg	„	8,13	12,3	—	7,57
Ruhland	„	8,48	12,30	4,3	8,17
Hohenbocka	„	9,11	12,49	4,19	—
Hoyerswerda	„	9,51	1,20	4,46	—
Lohsa	„	10,17	1,42	5,4	—
Uhyst	„	10,44	2,0	5,20	—
Mücka	„	11,14	2,27	5,42	—
Niesky	„	11,41	2,45	5,59	—
Horka	„	11,55	2,57	6,9	—
Kohlfurt	Ankunft	12,38	3,42	6,42	—

Anschlüsse.

	XXI.	XXIII.	XXV.
in Kohlfurt			
Abfahrt von Breslau	10,2 Nm.	10,15 Vm.	12,45 Nm.
„ „ Hansdorf	3,4 Vm.	12,8 Nm.	3,14 N.
in Horka			
Abfahrt von Görlitz	—	—	4,50 N.
in Ruhland			
Ankunft in Leipzig	12,10 Nm.	8,20 N.	1,35 N.
„ „ Chemnitz	1,15 N.	11,15 N.	—
in Falkenberg			
Ankunft in Halle	1,3 N.	7,46 N.	—

	XXII.	XXIV.	XXVI.	XXVIII.
in Falkenberg				
Abfahrt von Halle	—	8,26 Vm.	—	1,42 Nm.
in Ruhland				
Abfahrt von Leipzig	5,10 Vm.	9,5 V.	11,40 Vm.	—
„ „ Chemnitz	4,15 V.	8,30 V.	—	—
in Horka				
Ankunft in Görlitz	12,18 Nm.	—	7,12 Nm.	—
in Kohlfurt				
Ankunft in Breslau	3,30 N.	7,55 Nm.	10,45 N.	—
„ „ Hansdorf	1,57 N.	5,45 N.	9,21 N.	—

Main-Weser-Bahn.

Fahrplan,

gültig vom 1. Juni 1874 ab bis auf Weiteres.

Ortszeit.

Entfernung in Kilometern.			XVIII. Gemischter Zug mit Personen-beförderung I., II., III. u. IV. Cl. U. M.	II. Courierzug I. u. II. Cl. U. M.	XX. Gemischter Zug mit Personen-beförderung I., II u. III. Cl. U. M.	VIII. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	X. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XII. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	IV. Schnellzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XIV. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XXII. Gemischter Zug mit Personen-beförderung I., II., III. u. IV. Cl. U. M.	XXIV. Gemischter Zug mit Personen-beförderung I., II. u. III. Cl. U. M.
			Vormittags	Vormittags	Vormittags	Vormittags	Vormittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags
—	**Cassel**	Abg.	—	5.35	—	8.	10.45	1.	4.9	—	7.20	10.30
3,650	Wilhelmshöhe	„	—	—	—	8.8	10.53	1.8	4.17	—	7.29	10.39
13,770	**Guntershausen**	an	—	5.53	—	8.23	11.9	1.24	4.31	—	7.44	10.54
		ab		5.55		8.28	11.11	1.29	4.35		7.54	11.2
27,395	Gensungen	„	—	—	—	8.46	11.29	1.46	—	—	8.17	11.21
33,898	Wabern	„	—	—	—	8.57	11.38	1.56	4.57	—	8.33	11.34
42,909	Borken	„	—	—	—	9.11	11.51	2.9	—	—	8.50	11.49
49,224	Zimmersrode	„	—	—	—	9.22	12.2	2.21	—	—	9.5	12.1
60,698	Treysa	„	—	6.50	—	9.42	12.20	2.39	5.31	—	9.28	12.21
71,050	Neustadt	„	—	—	—	9.58	12.35	2.54	—	—	9.48	12.38
89,138	Kirchhain	„	—	7.20	—	10.22	12.57	3.17	—	—	10.16	1.4
99,393	Cölbe (Haltestelle)	„	—	—	—	10.36	1.10	3.30	—	—	10.33	1.20
104,209	**Marburg**	„	4.30	7.40	—	10.49	1.20	3.42	6.17	6.55	10.50	1.35
118,786	Fronhausen	„	4.51	—	—	11.8	1.37	3.59	—	7.16	11.13	1.57
125,243	Lollar	„	5.2	—	—	11.18	1.47	4.9	—	7.28	11.26	2.9
133,886	**Giessen**	an	5.13	8.12		11.30	1.58	4.20	6.46	7.40	11.40	2.22
		ab	5.18	8.20	7.	11.40	2.3	4.30	6.54	7.50		2.47
143,268	Lang-Göns	„	5.33	—	7.17	11.55	2.18	4.45	—	8.8	—	3.6
151,761	Butzbach	„	5.47	8.41	7.31	12.10	2.32	5.	—	8.24	—	3.22
161,758	Bad Nauheim	„	6.2	8.55	7.46	12.25	2.46	5.15	7.28	8.42	—	3.38
165,344	**Friedberg**	„	6.12	9.3	7.56	12.34	2.54	5.25	7.36	8.53	—	3.51
172,816	Nieder-Wöllstadt	„	6.25	—	8.8	12.45	3.5	5.38	—	9.7	—	4.4
178,210	Gross-Karben	„	6.34	—	8.16	12.54	3.14	5.47	—	9.17	—	4.14
181,151	Dortelweil	„	6.41	—	8.23	1.1	3.21	5.54	—	9.24	—	4.21
184,627	Vilbel	„	6.50	—	8.32	1.9	3.29	6.3	—	9.32	—	4.31
189,085	Bonames	„	6.59	—	8.41	1.17	3.37	6.11	—	9.40	—	4.40
196,186	Bockenheim	„	7.12	—	8.53	1.28	3.48	6.22	—	9.53	—	4.53
198,788	**Frankfurt**	Ank.	7.20	9.40	9.	1.35	3.55	6.30	8.15	10.	—	
			Vormittags	Vormittags	Vormittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Vormittags

Entfernung in Kilometern			XVII. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II., III. u. IV. Cl.	VII. Personenzug I., II. u. III. Cl.	XIII. Personenzug I., II. u. III. Cl.	III. Schnellzug I., II. u. III. Cl.	IX. Personenzug I., II. u. III. Cl.	XIX. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. von Giessen ab auch IV. Cl.	XI. Personenzug I., II. u. III. Cl.	XV. Personenzug I., II., III. u. IV. Cl.	V. Schnellzug I. u. II. Cl.	XXI. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl.	I. Courierzug I. II. u. III. Cl.
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
			Vormittags	Vormitt.	Vormittags	Vormittags	Vormittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags
—	**Frankfurt**	Abg.	—	—	6.42	**8.20**	9.45	12.30	2.30	5.40	**7.**	8.30	**10.50**
2,602	Bockenheim	"	—	—	6.49	—	9.52	12.42	2.37	5.48	—	8.41	—
9,703	Bonames	"	—	—	7.	—	10.4	1.1	2.49	6.	—	8.55	—
14,161	Vilbel	"	—	—	7.9	—	10.13	1.16	2.58	6.9	—	9.5	**11.8**
17,637	Dortelweil	"	—	—	7.16	—	10.20	1.27	3.5	6.16	—	9.13	—
20,578	Gross-Karben	"	—	—	7.22	—	10.27	1.38	3.12	6.23	—	9.21	—
25,972	Nieder-Wöllstadt	"	—	—	7.32	—	10.38	1.55	3.23	6.34	—	9.34	—
33,444	**Friedberg**	"	—	—	7.45	**9.1**	10.53	2.22	3.39	6.49	**7.41**	9.54	**11.33**
37,030	Bad Nauheim	"	—	—	7.53	**9.9**	11.1	2.35	3.47	6.57	**7.49**	10.4	**11.41**
47,027	Butzbach	"	—	—	8.8	—	11.18	3.3	4.4	7.14	—	10.23	**11.55**
55,520	Lang-Göns	"	—	—	8.20	—	11.31	3.26	4.17	7.27	—	10.39	—
64,902	**Giessen**	an			8.32	**9.40**	11.44	3.45	4.30	7.40	**8.20**	10.53	**12.16**
		ab	4.5	6.50	9.	**9.55**	11.53	8.40	4.42	—	**8.26**	—	**12.20**
73,545	Lollar	"	4.19	7.2	9.11	—	12.5	9.2	4.54	—	—	—	—
80,002	Fronhausen	"	4.32	7.12	9.21	—	12.15	9.20	5.5	—	—	—	—
94,579	**Marburg**	"	5.	7.34	9.39	**10.29**	12.39	9.45	5.30	—	**9.**	—	**12.54**
99,395	Cölbe (Haltestelle)	"	5.9	7.41	—	—	12.47	—	5.38	—	—	—	—
109,650	Kirchhain	"	5.28	7.57	—	**10.48**	1.3	—	5.55	—	**9.19**	—	—
127,738	Neustadt	"	5.58	8.24	—	—	1.31	—	6.22	—	—	—	—
138,090	Treysa	"	6.18	8.41	—	**11.23**	1.49	—	6.40	—	**9.55**	—	**1.49**
149,564	Zimmersrode	"	6.36	8.58	—	—	2.6	—	6.58	—	—	—	—
155,879	Borken	"	6.48	9.8	—	—	2.16	—	7.9	—	—	—	—
164,890	Wabern	"	7.5	9.24	—	**11.55**	2.31	—	7.24	—	**10.27**	—	—
171,393	Gensungen	"	7.17	9.34	—	—	2.41	—	7.36	—	—	—	—
185,018	**Guntershausen**	an	7.39	9.55	—	**12.15**	3.2	—	7.59	—	**10.49**	—	**2.41**
		ab	7.47	10.		**12.18**	3.5	—	8.4	—	**10.52**	—	**2.43**
195,138	Wilhelmshöhe	"	8.3	10.17	—	**12.33**	3.22	—	8.22	—	**11.6**	—	—
198,788	**Cassel**	Ank.	8.10	10.25	—	**12.40**	3.30	—	8.30	—	**11.13**	—	**3.3**
			Vormittags	Vormitt.	Vormittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Nachmittags	Vormittags

Bemerkungen:

1) Die Fahrzeiten von 6 Uhr Nachmittags bis 5 Uhr 59 Minuten Vormittags sind eingerahmt.
2) Zu den Courierzügen I. und II., sowie zu den Schnellzügen III., IV. und V. werden Retourbillete nicht ausgegeben.
3) **Traglasten** werden nur in den Personen-, gemischten und Güterzügen, aber **nicht** in den Courier- und Schnellzügen frei befördert.
4) Sobald die Anschlüsse an die Nachbarbahnen genügend angegeben werden können, was zur Zeit noch nicht thunlich ist, werden dieselben besonders veröffentlicht werden.

Rheinische Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni cr. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Exemplare desselben liegen schon jetzt auf unseren sämmtlichen Stationen zur Einsicht offen.

Köln, den 25. Mai 1874.

Die Direction.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg.

Am 1. Juni d. J. tritt auf den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf der Wilhelm-Luxemburg Bahn der Sommerfahrplan in Kraft. Die gegen den Winterfahrplan vorgenommenen Aenderungen sind aus den auf den Stationen ausgehängten Plakat-Fahrplänen ersichtlich.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

60 Stück offenen Güterwagen mit Bremsen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 16. Juni d. J., Mittags 12 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale Koppenstrasse 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung offener Güterwagen“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, sowie bei dem Ober-Maschinenmeister Gust auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a/O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 20. Mai 1874.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen die Erd- und Planirungsarbeiten der Loose II und Ia von Station 206 bis 263 der Bahnstrecke Cosel-Neustadt in öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei, versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten zur Eisenbahn Cosel-Neustadt O/S.“

bis zu dem auf

Montag, den 8. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

in dem obenbezeichneten Central-Bureau an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 24. Mai 1874.

Königliche Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Behufs Erneuerung alter Achsen und Rädersätze soll die Lieferung von:

a) 200 Stück schmiedeeisernen Scheibenrädern mit Puddelstahlbandagen, sowie das Aufziehen derselben auf Stahlachsen,
b) 400 Stück Gussstahl-Achsen,
c) das Einziehen von 300 neuen Achsen in alte Räder, nachdem letztere durch Ausbohren der Naben passend gemacht sind,

im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten hierauf sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Achsen und Räder“ bis zu dem auf **Dienstag den 9. Juni Vormittags 11 Uhr** anberaumten Termin an die unterzeichnete Direction einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Die Bedingungen liegen im maschinentechnischen Bureau zu Elberfeld zur Einsicht aus, können auch auf Verlangen gegen Erstattung der Copialien übersendet werden.

Elberfeld, den 18. Mai 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von:

580 Stück Radreifen aus Gussstahl (Tiegelguss),
940 „ Radreifen aus Bessemer Stahl,
210 „ Radreifen aus Puddelstahl,
2412 „ schmiedeeisernen Siederöhren für Locomotivkessel

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Lieferung dieser Gegenstände ist ein Submissions-Termin auf

Freitag, den 12. Juni 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unserm maschinentechnischen Bureau hierselbst angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Radreifen resp. Siederöhren für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an die Königliche Direction der Ostbahn einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeltlich übersandt.

Bromberg, den 21. Mai 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

11 Stück zweifach gekuppelten Tender-Rangir-Maschinen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 9. Juni d. J., Nachmittags 1 Uhr,

in unserem Geschäftslocale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Tender-Rangir-Maschinen“

eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, sowie bei dem Ober-Maschinenmeister Gust auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a/O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 23. Mai 1874.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für die Stationen Cöpenick, Sorau, Bunzlau, Waldenburg und Greiffenberg erforderlichen

fünf Lastkrahnen à 200 Centner Tragfähigkeit

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch, den 10. Juni 1874, Vormittags 12 Uhr,

im Bureau des Unterzeichneten in Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Lastkrahnen"

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus, und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen und Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 22. Mai 1374.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

H. Gust.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

20 Stück vierrädrigen Personenwagen I. Classe (1. Gattung), davon 7 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz und

20 Stück vierrädrigen Personenwagen I. Classe (2. Gattung), davon 7 Stück mit Bremse und bedecktem Schaffnersitz

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personenwagen"

versehen bis zu dem auf

Mittwoch, den 17. Juni c., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Central-Bureau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen, sowie die Zeichnungen werden von unserm maschinentechnischen Bureau hierselbst, in welchem dieselben auch zur Einsicht ausliegen, auf portofreie Anträge unentgeldlich mitgetheilt. Auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 21. Mai 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königliche Ostbahn.

Die auf der Strecke der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Bromberg und in deren Werkstätte angesammelten Metall-Abgänge und sonstigen alten Materialien, nämlich: Schienen, Radreifen, Schmiedeeisen, Gussstahl, Gusseisen, Gummi etc. sollen im Wege der öffentlichen Submission nach Gewicht verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen, nebst specieller Nachweisung sämmtlicher zum Verkauf gestellten alten Materialien nach Eigenschaft und Qualität, werden jedem Kauflustigen auf portofreie Requisition, unfrankirt übersandt werden.

Die Bedingungen sind ferner zur Einsicht ausgelegt in dem Bureau der Ostbahn-Werkstätte hierselbst, in den Stations-Bureaus der Königlichen Ostbahn Nakel, Terespol, Warlubien, Dirschau, Danzig-lege Thor, Thorn und Osterode.

Der Submissions-Termin ist hierzu auf

Donnerstag, den 11. Juni cr., Vormittags 10 Uhr,

in meinem Bureau, auf dem Bahnhofe hierselbst, angesetzt.

Die nach Maassgabe der Submissions-Bedingungen auszufertigenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Material-Abgängen"

an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte „Bromberg" noch das Wort „Bahnhof" beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Bromberg, den 13. Mai 1874.

Der Inspections-Maschinenmeister.

Ramm.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft zu Greiz.

Zur Ausführung der Projecte für die eisernen Ueberbaue einer bedeutenden Anzahl grosser und kleiner Brücken, sowie zur Beaufsichtigung bei Fabrikation und Aufstellung derselben werden mehrere mit diesem Zweige der Technik vertraute **Constructeure** und **Bauzeichner** gesucht. In den an den unterzeichneten Vorstand zu richtenden Meldungen bitten wir den Bildungsgang in Beziehung auf die bisherige Praxis in dieser Specialität des Baufaches möglichst belegt durch Zeugnisse anzugeben und zu erwähnen, ob Antragsteller als mit den statischen Berechnungen vertrauter Constructeur oder als mit Ausführung derartiger Bau- und Detailzeichnungen vertrauter Bauzeichner und endlich von welchem Tage ab derselbe engagirt zu sein wünscht. Der Antritt dieser Stellen kann sofort erfolgen.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft.

Otto Henning.

Maschinenbau-Verein zu Chemnitz

vormals: C. F. Schellenberg

gegründet im Jahre 1844

empfiehlt sich zur Ausführung von **Werkzeugmaschinen** in bewährtester Construction, als:

Maschinen für Metallbearbeitung.

Support-, Hand- und Plan-Drehbänke jeder Art,
Drehbänke für Eisenbahnwagen-, Tender- und Locomotiv-Räder,
Hobel-, Shaping- und Nuthstoss-Maschinen,
Wand-, Horizontal- und freistehende Bohrmaschinen,
Radial-, Cylinder- und Langloch-Bohrmaschinen,
Maschinen und Werkzeuge für Schraubenfabrication,
Räder-Theil- und Frais-Maschinen,
Maschinen für Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten,
do. „ Hüttenbetrieb,
Scheeren, Durchstoss- und Blechbiegemaschinen,
Dampfhämmer, Schmiedemaschinen und Ventilatoren,
Maschinen für Gewehrfabrikation.

Maschinen für Holzbearbeitung.

Einfache Gattersägen, Bund-Gattersägen,
Doppel- und Horizontal-Gattersägen,
Schwartensägen,
Kreis- und Band-Sägen,
Schweif- und Decoupir-Sägen,
Sägen-Stanzmaschinen, Sägen-Schärfmaschinen,
Hobelmaschinen für Breter, Pfosten und Simse,
Zapfen-Schneid- und Schlitz-Maschinen,
Vertical-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Horizontal-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Wand-Bohrmaschinen,
Freistehende Bohrmaschinen,
Frais-Maschinen.

Complete Fabrikeinrichtungen in dieser Branche werden zur schnellen Lieferung übernommen. **Courante Maschinen** sind stets vorräthig oder befinden sich in Arbeit.

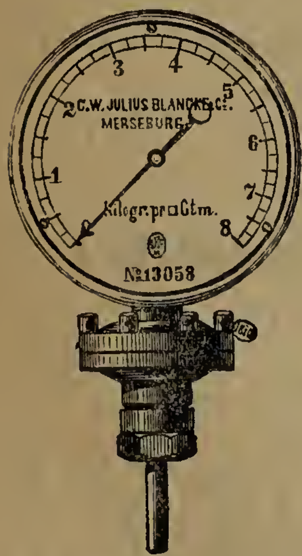
Ausserdem liefert die Fabrik **Maschinen zum Heben und Fortschaffen von Lasten** jeder Art und ist vertreten:

in Wien durch Herrn **Julius Overhoff**,
in Leipzig durch die Herren **Gebr. Franke**,
in St. Petersburg durch Herrn **Franz Meyer**,
in Breslau durch Herrn **Aug. Polack**,
in Berlin durch Herrn **F. C. Heise**, Wallnertheaterstrasse 5.

Herzogliche Baugewerkschule zu Holzminden a./Weser.

Architecten, Ingenieure, Bildhauer und Elementarlehrer, welche geneigt sind, als Lehrer an obiger Anstalt vom 1. November d. J. an zu wirken, werden ersucht, sich unter Einreichung bezüglicher Zeugnisse, eines curriculum vitae und Mittheilung der Gehaltsansprüche baldigst bei dem Unterzeichneten zu melden.

Der Director der Baugewerkschule.
(H. 02413.) **G. Haarmann.**



C. W. Julius Blancke & Co.

Maschinen- & Dampfkessel-Armaturen-Fabrik

Merseburg

liefern

Manometer, Vacuummeter, Pyrometer, Hub- & Rotationszähler, Wasserstandszeiger, Speiserufer, Ventile, Hähne, Dampf- und Wasserschieber, Contensationstöpfe, Schmierapparate, Injecteure, Pumpen, Centrifugal-Regulatoren (System Roell) Dampfdruck-Regulatoren etc.

Verlag der **Reichs-Gesetze**,
Fr. Kortkampf in Berlin.

Unter der Presse sind:

Betriebs-Reglement für die Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnen vom Mai 1874. Text-Ausgabe mit ausführlichem Inhalts und Sachregister. Kl. 8°; in steifem Umschlag geheftet 5 Sgr.; kart. 6 Sgr.

Die von uns veranstaltete Ausgabe des Reglements von 1870/71 ist in 8 Auflagen erschienen und bei einer grossen Anzahl von Bahnen für den dienstlichen Gebrauch eingeführt. Eine allgemeine Einführung hoffen wir für die veranstaltete Ausgabe des Reglements vom Mai 71 herbeizuführen durch Correctheit des Textes, übersichtlichen Druck, gute Ausstattung und äusserst billigen Preis. — Wir liefern bei directer Entnahme von uns per Kasse

25 Exempl.	à Exempl.	4	Sgr.
100 „	à „	3	„
250 „	à „	2½	„
500 „	à „	2	„
1000 „	à „	1¾	„
2000 „	à „	1½	„

Bei Entnahme von 500 Exempl. wird auf Wunsch die Firma der betr. Bahn auf den Umschlag kostenfrei aufgedruckt. — Bei Entnahme von 1000 Exempl. an liefern wir zu gleichen Bedingungen wie oben nur für Oesterreich berechnete Ausgaben.

Die abweichenden Bestimmungen für Oesterreich betr. Zuständigkeit der Behörden sind in Noten berücksichtigt.

Das Eisenbahn-Transportgeschäft. Ein Beitrag zu der von Dr. Epstein veröffentlichten Kritik über das neue Deutsch-Oesterreichische Betriebs-Reglement und Widerlegung einiger von ihm über dasselbe gemachten Bemerkungen von F. Waruschow-Jarociewicz. Gr. 8°, eleg. geh. etwa 10 Sgr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 44. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 5. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 3. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Dieser Nummer liegt No. 11 des Anzeigers überzähliger Güter bei; desgleichen der Fahrplan der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn vom 1. Juni 1874.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen wird am **1. Juni d. J.** die Haltestelle Michelau zwischen den Stationen Lichtenfels und Hochstadt (an der Linie Hof-Neuenmarkt-Lichtenfels-Bamberg) für den Personenverkehr und die Haltestelle Tauberfeld zwischen den Stationen Gaimersheim und Adelschlag (an der Linie München-Ingolstadt-Treuchtlingen-Nürnberg) für den gesammten Abfertigungsdienst (Personen-, Güter- und Viehverkehr) eröffnet werden. — Berlin, den 28. Mai 1874.

Nach weiterer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld hat die zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn gehörende, am 1. April d. J. eröffnete Theilstrecke Finnentrop-Attendorn nur eine Länge von $1,_{20}$ Meilen (nicht 2 Meilen, wie in unserer Bekanntmachung vom 29. März d. J. No. 28 S. 303 dieser Zeitung angegeben). — Berlin, den 29. Mai 1874.

Nach der Mittheilung der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wird die von dieser Gesellschaft erbaute, $3,_{528}$ Meilen ($26,_{762}$ Kilom.) lange Bielathalbahn von Türmitz (Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn) nach Bilin (Station der Prag-Duxer und Pilsen-Priesener Eisenbahn) mit den Stationen

Türmitz, Tschochau-Hlinai, Hertine (Personen-Haltestelle), Auperschin, Liessnitz (Personen-Haltestelle), Wohontsch, Schwaz-Kuttowitz und Bilin

am **1. Juni d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 28. Mai 1874.

Nach der Mittheilung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft wird die am 15. November v. J. für den Güterverkehr eröffnete, $23,_{9}$ Kilom. lange Bahnstrecke Sterkrade-Wanne der Emscherthalbahn (siehe Bekanntmachung vom 8. Novbr. pr. No. 95 S. 1097 dieser Zeitung pro 1873) mit den Stationen

Sterkrade, Osterfeld, Bottrop, Horst, Schalke und Wanne

am **1. Juni d. J.** für den Personenverkehr eröffnet.

Ferner wird die für den Personenverkehr eingerichtete, an der Köln-Giessener Bahn zwischen den Stationen Eitorf und Schladern belegene Haltestelle Herchen am **1. Juni d. J.** dem Betriebe übergeben. — Berlin, den 29. Mai 1874.

Nach der Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld wird die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erbaute, $3,_{58}$ Meilen lange Bahnstrecke Herdecke-Hattingen der mittleren Ruhrthalbahn mit den Stationen

Herdecke, Volmarstein, Bommern, Blankenstein und Hattingen

am **1. Juni d. J.** für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschen-Verkehr eröffnet werden.

Diese neue Strecke ist der Königlichen Eisenbahn-Commission und der Betriebs-Inspection zu Düsseldorf unterstellt.

Ferner wird die $0,_{86}$ Meilen lange Verbindungsstrecke zwischen der mittleren und unteren Ruhrthalbahn von Dahlhausen nach Ueberruhr (ohne Zwischenstationen) am **1. Juni d. J.** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Berlin, den 30. Mai 1874.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,
Fournier.

Berliner Briefe.

Berlin, 1. Juni. (Zur Situation des Eisenbahnbetriebes; Einnahmen; Pommersche Centralbahn; Berlin-Stettin; Berlin-Görlitz; Cottbus-Grossenhain.)

Verschiedene Handelskammern machen jetzt noch den sonderbaren Versuch gegen eine Erhöhung der Tarife zu demonstriren. Der Zeitpunct ist für diesen Zweck von vornherein sehr unglücklich gewählt, denn es sieht gerade gegenwärtig auf dem Eisenbahnactienmarkte trotz der gesicherten Tariferhöhung sehr trübe aus und rechtfertigt dies im Gegentheil die Frage in Erwägung zu ziehen, ob die Tariferhöhung ein ausreichendes Zugeständniss für die unter mancherlei Calamitäten kämpfenden Bahngesellschaften ist. Mag man dieser Frage practisch wohl noch nicht näher treten, so erscheint es doch am Platze auf dieselbe hinzuweisen. Die Ansprüche des Publicums an die Leistungen der Eisenbahnen sind ganz exorbitante und dürfen es füglich auch sein. Die Eisenbahngesellschaften selbst lassen es sich angelegen sein, den an sie gestellten hohen Ansprüchen prompt nachzukommen, wie dies am frappantesten daraus hervorgeht, dass so viele Gesellschaften bei ihren Actionären die Beschaffung grosser Summen beantragen, um, trotz des dazu wenig günstigen Standes des Geldmarktes, die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit erforderlichen Anschaffung und Neubauten vorzunehmen. Die Actionäre, welche oft genug sich missmuthig über Geldbewilligungen äussern und auch in der Presse Unterstützung finden, berücksichtigen zu wenig die Zwangslage, in welcher sich die betreffenden Eisenbahnverwaltungen befinden. Der Kernpunct der Sache ist der, ob die Geltendmachung grosser Ansprüche, wie solche Seitens des Publicums zu constatiren ist, nicht anderweitig ein Aequivalent finden müsste. Es handelt sich vorläufig hier nicht darum, diese Frage erschöpfend zu ventiliren, sondern nur anzudeuten, dass die zahlreichen unentgeltlichen Dienstleistungen, z. B. für Post und Telegraphie, welche die Eisenbahngesellschaften zu prästiren haben, einigermassen unbillig erscheinen, angesichts der zahlreichen Anforderungen „im öffentlichen Interesse", denen die Bahnen „vermöge ihrer volkswirthschaftlichen Bedeutung" nachzukommen haben. Die Déroute auf dem Eisenbahnactienmarkte darf füglich zu einer solchen Reflexion Veranlassung geben. Die Entwerthung der Eisenbahnactien im Laufe des eben verflossenen Monats wird sehr drastisch durch die Summe illustrirt, um welche es sich allein bei den drei Westlichen Bahnen handelt. Die Bergisch-Märkische Bahn mit einem Capital von 70 Millionen Thaler fiel von 95 auf 82¹/₄, Entwerthung der Actien daher 8 925 000 Thlr. Rheinische Bahnactien fielen von 137¹/₂ auf 126¹/₄, bedeutet bei einem Capital von 48 400 000 Thlr. eine Entwerthung um 5 445 000 Thlr. Die 26 Millionen Köln-Mindener Eisenbahnactien endlich haben ihren Effectivwerth in diesem Monat um 3 510 000 Thlr. verringert, indem der Cours von 132 auf 118¹/₂ herabging. Es macht dies für die drei Bahnen eine Werthminderung von 17 880 000 Thlr. Die April-Einnahmen der Bahnen sind fast sämmtlich niedriger als im Vorjahre während desselben Zeitraums. Für Mai und Juni darf man freilich aus dem Kohlenverkehre erhebliche Einnahmen erhoffen, da die Speculation die jetzt bestehenden Tarife noch vor Thorschluss zu grossen Transporten benutzt.

Die Concurs-Verwaltung der Pommerschen Centralbahn hat neulich einen Termin abgehalten und vorläufig beschlossen, bei dem Handelsminister dringend die Uebernahme der Bahn seitens des Staates zu beantragen, die Gefahren für die fast vollendete Linie schildernd, die durch ein längeres Brachliegen nicht beser, wohl aber schon bei der mangelhaften Aufsicht der dieselbe jetzt unterliegt, schlechter wird.

In der am 28. v. M. abgehaltenen Generalversammlung der Actionaire der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft führte Herr Justizrath Pitzschky den Vorsitz. Der Bericht des Verwaltungsraths wurde vorgetragen und die Dividende pro 1873 mit 6³/₄ Proc. (incl. Zinsen 10³/₄ Proc.) genehmigt. Die dritte und vierte Nummer der Tagesordnung, betr. die Bewilligung der Geldmittel: a) zur vollständigen Herstellung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Angermünde-Stettin-Stargard im Betrage von 700 000 Thlrn., b) zur ferneren Vermehrung der Transportmittel für die Stammbahn und deren nicht garantirte Zweigbahnen im Betrage von 1 300 000 Thlr. und der Antrag des Verwaltungsrathes und des Directoriums, dieselben zu ermächtigen, das zur Ausführung der Beschlüsse zu 3a und b erforderliche Capital in der bei eintretendem Geldbedürfnisse nach Maassgabe der obwaltenden Umstände ihnen am zweckmässigsten erscheinenden Art durch Stammactien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen und mit der Staatsregierung diejenigen Modificationen der Statuten oder Zusätze zu denselben zu vereinbaren und für die Gesellschaft endgültig und rechtsverbindlich festzustellen, welche sich zur Ausführung der Beschlüsse zu 3a und b etwa als zweckmässig oder nothwendig ergeben sollten, wurde mit 609 gegen 15 Stimmen angenommen. Der Director Herr Geh. Baurath Stein gab dazu die Erläuterung, dass verschiedene Aenderungen der Vorschriften in Betreff der Brückenbauten, der Bau eines Canals vom Parnitzstrom nach der Kahnfahrt, welcher allein 100 000 Thlr. kostete, die Erhöhung der Arbeitslöhne etc., die Herstellung des zweiten Geleises um die obige Summe vertheuerten. Die Vermehrung der Transportmittel habe ebenfalls bedeutend vergrösserte Ausgaben nöthig gemacht. Beispielsweise seien Locomotiven, welche sonst 16—17 000 Thlr. pro Stück kosteten, mit 22 000 Thlr., bezahlt und an die Wagenleihanstalten für 200—400 geliehene Wagen 120 000 Thlr. gezahlt worden. Der Antrag zweier Actionaire auf Gewährung neuer Actien al pari für alte Actien, weil die Abhebung seiner Zeit versäumt sei, wurden abgelehnt und dabei mitgetheilt, dass von der betr. Emission 260 000 Thlr. nicht erhoben wären und also laut Beschluss der Generalversammlung für Rechnung der Gesellschaft verkauft werden sollen. Aus dem Directorium scheidet statutmässig aus Herr Stadtältester Kutscher, welcher die Wiederwahl in Folge seiner geschwächten Gesundheit ablehnte. Herr Kutscher ist seit Gründung der Gesellschaft im Directorium, indem er im Juni 1840 gewählt wurde. An seiner Stelle wird durch Acclamation Herr F. H. Haker gewählt. Ebenso wurden die 4 statutmässig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes, die Herren Banquier Ad. Abel, Stadtrath Jahn, Kaufmann Bartels und Kaufmann Carl Meister durch Acclamation wieder gewählt und an Stelle der verstorbenen Herren Marchand und Bredt bis zum Ablauf der Wahlperiode derselben Herr Justizrath Moritz Humbert in Berlin auf 1 Jahr und Brauereibesitzer Kreich von hier auf 3 Jahre gewählt.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Görlitzer Eisenbahn auf deren Tagesordnung der Antrag des Verwaltungsraths und der Direction auf Genehmigung der Aufnahme einer 4¹/₂ proc. Prioritäts-Anleihe bis zum Betrage von 3 000 000 Thlr. zur Deckung der Kosten für Ergänzungsbauten und Vermehrung der Betriebsmittel steht, findet am 29. Juni statt.

Der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft ist die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Cottbus nach Frankfurt a. O. unterm 11. v. M. ertheilt worden. Die Concessionsurkunde bestimmt: die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss innerhalb zwei Jahren nach dem Tage der Concessionsertheilung erfolgen. d. h. am 11. Mai 1876. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für den Fall, dass für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Leipzig oder einem anderen Puncte der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn nach Frankfurt a. O. in der Folge die landesherrliche Concession ertheilt werden sollte, dem Unternehmer dieser Bahnanlage die Mitbenutzung der Bahnstrecke von Müllrose bis Frankfurt a. O. auf Erfordern und nach näherer Bestimmung des Ministers für Handel zu gestatten. Der Staatsregierung ist vorbehalten, zur speciellen technischen Beaufsichtigung der Bauausführung einen besonderen technischen Commissarius zu bestellen, der unbeschadet des allgemeinen gesetzlichen Aufsichtsrechts und der daraus entspringenden Befugnisse des Staates (§. 46 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838) die solide und vorschriftsmässige Ausführung des Baues, sowie die Verwendung geeigneter Materialien und Betriebsmittel zu überwachen hat.

* **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Nach dem neuen Fahrplan vom 1. d. M. ist die 5,₈ Meilen = 44 Kilom. lange Strecke Rothenburg-Reppen mit den Zwischenstationen Leitersdorf, Beutnitz, Baudach, Pleisshammer und Gross-Gandern an gedachtem Tage eröffnet worden.

* **Erfurt-Hof-Eger.** In der am 27. d. M. zu Leipzig stattgehabten Sitzung des Verwaltungsraths wurde beschlossen, die formelle Auflösung der Gesellschaft herbeizuführen und zum 27. Juni eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, welche über die Liquidation beschliessen soll. Dieser Beschluss konnte in nichts durch ein zur Verlesung gelangendes Schreiben der Gesellschaftsvorstände der Erfurt-Nordhausener Bahn geändert werden, in welchem auf die Ausführung der Bahn gedrungen wird. Es waren in der Sitzung vier verschiedene Regierungs-Commissarien, darunter ein von Berlin gekommener Ministerial-Commissarius erschienen, ohne dass aber einer derselben irgend eine Erklärung abgegeben hätte.

-st- **Aachen-Mastrichter Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873). Die Eisenbahn Grand Central-Belge, welche obengenannte Bahn betreibt, hatte im Jahre 1873 eine Einnahme von 15 415 533 Frs., um 97 003 Frs. mehr als im Vorjahre. Sie zahlt nach Erfüllung aller Verbindlichkeiten den von ihr verwalteten andern Bahnen gegenüber pro 1873 eine Dividende von 8 Proc., würde aber bei mässiger Schätzung eine solche von 12 Proc. haben vertheilen können, wenn die enormen Preise der Kohlen, der sonstigen Materialien und der Löhne einestheils eine bedeutende Vermehrung der Ausgaben und anderntheils eine Verminderung der Production derjenigen industriellen Etablissements, die dem Grand Central ihre Transporte zuwenden, nicht zur nothwendigen Folge gehabt hätten. Diese misslichen Verhältnisse waren jedoch glücklicherweise nur vorübergehende. In der obigen Einnahme ist jene der Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt enthalten mit 1 474 928 Frs. gegen 1 293 136 Frs. des Vorjahres. Diese Bahn hat mithin ein verhältnissmässig günstigeres Resultat geliefert als die übrigen Linien des Grand Central. Wenn nun auch die im Vertrage vom Jahre 1867 angenommene Normal-Einnahme von 1 462 000 Frs. im Jahre 1873 nur um 12 928 Frs. überschritten worden ist und wegen der Forderungen des Grand Central für Zinsen und Amortisation des von ihm zu ergänzenden Betriebsmaterials und der auszuführenden Stations- und sonstigen Anlagen eine Abschreibung noch nicht erfolgen konnte, so ist die trotz der vorerwähnten ungünstigen Verhältnisse erzielte Mehreinnahme geeignet, immer bessere Betriebsergebnisse erhoffen zu lassen.

Einschliesslich der Zinsen betrugen die Zuschüsse, welche der Grand Central zur Completirung der vertragsgemäss jährlich zu zahlenden 650 000 Frs. zu leisten hatte, bis Ende 1873 1 380 331 Frs.

Die Steinkohlengrube zu Kirchrath ergab im vergangenen Jahre eine Förderung von 895 200 Scheffel, 26 Proc. mehr als 1872 und 65 Proc. mehr als 1869. Der kaum zu befriedigenden Nachfrage folgte mit dem Monat November eine Flauheit im Geschäfte, die noch andauert. Der Reingewinn der Grube beträgt 100 086 Fl., wovon das Niederländische Gouvernement 24 203 Fl. bezieht, während der Rest mit 75 883 Fl. als Gewinn verbleibt.

Das Gewinn- und Verlust-Conto der Gesellschaft schliesst nach Festhaltung einer angemessenen Reserve ult. 1873 mit einem Ueberschusse von 139 242 Frs. = 37 131 Thlr. ab, aus welchem eine Dividende von $1\frac{1}{4}$ Proc. gewährt werden wird. Die Dividende des Vorjahres war 1 Proc.

⊙ **Aus Bayern.** Die Projectirung einer Eisenbahn von Nördlingen nach Dinkelsbühl (siehe No. 9 Seite 97 d. Ztg.) ist beendet und wird vom nördlichen Bahnhofende in Nördlingen ausgehend in der Ried-Ebene gegen Wallenstein sich bewegen, diesen Ort östlich berühren, zwischen Markt-Offingen und Moichingen hindurchführen, um nördlich letzteren Dorfes das Mauchthal zu gewinnen. In diesem wird die Linie bis Fremdingen fortziehen, und von da, fortwährend in der Nähe der Staatsstrasse verbleibend, die nicht bedeutende Wasserscheide zwischen der Eger und der Wörnitz ersteigen, welche ihre tiefste Einsattelung nordöstlich von Rühlingsstetten besitzt. Von der Wasserscheide steigt sodann die Trace westlich an Greiselbach vorüber in das Wörnitzthal hinab, nach dessen Ueberschreitung sie sich mit der von Wassertrüdingen her projectirten Linie vereinigen würde. Diese Bahnlinie wird 7,5 Stdn. lang werden und eine sehr günstige Horizontalprojection erhalten. Als Maximalsteigung kommt das Verhältniss von 1:120 in Anwendung. Stationen sind bei den Orten Wallenstein, Markt-Offingen, Fremdingen und Willburgstetten in Aussicht genommen. Die Bauarbeiten werden nirgends bedeutend, zum Theil sehr gering und kommen nur die Brücken über die Eger und die Wörnitz, dann der Einschnitt an der Wasserscheide in Betracht. Die Baukosten sind auf 2 664 000 Fl. veranschlagt und würde sich gegen den schon vor einigen Jahren hergestellten Anschlag für die Bahn von Wassertrüdingen nach Dinkelsbühl ein Mehrbetrag von 348 000 Fl. ergeben. Die Bahn ist als secundäre behandelt.

* **Elsass-Lothringische Eisenbahnen.** Mit dem 1. Juni d. J. ist das Reklamations-Bureau der Elsass-Lothringischen Eisenbahn aufgehoben. Von diesem Tage an sind sämmtliche Anträge, welche: 1. auf Erstattung von Fahrgeld für nicht benutzte Personen-Billets, 2. auf Entschädigung aus dem Gepäck-, Vieh- und Güter-Verkehre wegen Verlustes, Beschädigung oder Ueberschreitung der Lieferfrist, 3. auf Erlass oder Erstattung von Wagenstrafmiethe, Standgeld, Lagergeld oder Conventionalstrafen abzielen, ohne Rücksicht auf die Höhe des Geldbetrages an die Güter-Inspectoren zu Mülhausen, Colmar, Strassburg, Saargemünd, Metz und Luxemburg zu richten, wobei zu bemerken ist, dass zur Bearbeitung der Reklamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Vieh-Verkehre derjenige Güter-Inspector berufen ist, in dessen Bezirke die Bestimmungsstation sich befindet.

Die Güter-Inspectoren sind ermächtigt, in jeder einzelnen Beschwerdesache Entschädigungen, bezw. Gelderstattungen bis zum Betrage von 100 Franken selbstständig zuzubilligen und zur Zahlung anzuweisen. Reklamationen, welche diesen Betrag überschreiten und auch nicht vergleichsweise durch Zahlung von höchstens 100 Franken zu erledigen sind, werden von ihnen nach Beendigung der Untersuchung an die mit dem oben genannten Tage als eine Abtheilung der General-Direction in Wirksamkeit tretende „Commission für Reklamationen und Prozesse" zu Strassburg zur Entscheidung abgegeben.

Dieser Commission liegt ferner ob:

1. die Entscheidung über Berufungen gegen die von den Güter-Inspectoren in erster Instanz getroffenen Festsetzungen,
2. die Vertretung in Prozessen, deren Gegenstand den Betrag von 1000 Franken nicht übersteigt,
3. die Controle über fehlende und überzählige Güter und Gepäckstücke.

Beschwerden über die Entscheidungen der Commission sind an die General-Direction zu richten.

Von dieser Commission für Reklamationen und Prozesse wird unter der Firma: „General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Commission für Reclamationen und Prozesse" mit den Directiv-Behörden der übrigen Eisenbahn-Verwaltungen, von den Güter-Inspectoren mit den Ressort-Vorständen bezw. den Reclamations-Bureaus der letzteren direct correspondirt werden.

Zum Güter-Inspectionsbezirke Strassburg gehören die Stationen der Linien Strassburg-Weissenburg, Strassburg resp. Vendenheim-Avricourt, Avricourt-Dieuze; (in Kochs Stations-Verzeichniss, selbstverständlich unter Ausschluss der Personenhaltestellen, Station 1—25 incl.) Bezirk Saargemünd: die Linie Hagenau resp. Schweighausen-Benningen excl. Benningen u. Saarburg-Saargemünd. (St. R. Nr. 26—40 incl., 154—164 u. 70 incl.) Bezirk Metz: die Linie Stieringen-Metz-Pagny, und Metz-Amanvillers, Metz — Luxemburgische Grenze, Diedenhofen — Französische Grenze bei Fontoy, Benningen-Carlingen, Courcelles-Bolchen (Stat.-R. Nr. 41—64 incl. 152. 153. 165—169 incl.); Bezirk Colmar: Linie Strassburg-Basel, Colmar-Münster, Schlettstadt-Markirch, Strassburg resp. Lingolsheim-Molsheim, Molsheim-Mutzig resp. Wasselnheim (St.-R. Nr. 72—90 incl. 118a—151); Bezirk Luxemburg: die Stationen der Luxemburger Wilhelmsbahn.

Demgemäss liegen die Uebergangs-Stationen Basel und Altmünsterol im Bezirke des Güter-Inspectors zu Mülhausen, die Uebergangs-Stationen Strassburg (Kehl), Weissenburg und Avricourt im Inspections-Bezirke Strassburg, die Uebergangs-Station Saargemünd im Bezirke Saargemünd, die Uebergangs-Stationen Forbach, Noveant (Pagny), Amanvillers und Fontoy im Bezirke Metz und die Uebergangsstationen Wasserbillig, Ulflingen und Bettingen im Inspectionsbezirke Luxemburg.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 30. Mai 1874. Tarif-Erhöhungen. Cours-Verschlechterung. Gesetze über neue Bahnlinien. Belobte Bahnbedienstete. 2 Expropriations-Erkenntnisse. Beweiskraft der Aviso. Wiener Localbahnen. Generalversammlungen. Die Oesterreichische Staats- und die Theissbahn. Galizische Bahnen. Rumänisch-Ungarische Anschlüsse.)

Die in Deutschland beabsichtigte Tarif-Erhöhung ruft auch hierlands ähnliche Forderungen hervor. Deren Realisirung ist aber rechtlich wie volkswirthschaftlich unzulässig. Es giebt keine Oesterr.-Ungarische Bahn, welche nicht weit unter ihren concessionsmässigen Frachtsätzen tarifirt; kaum 10—20 Proc. der Güterbewegung wird zu diesen Preisen befördert. Die Erfahrung, dass viele Sendungen die hohen Frachtsätze nicht vertragen, dann die Nothwendigkeit der Concurrenz sowohl unter den Bahnen selbst, als mit der Achs- und Schifffahrt, endlich die unter denselben Verhältnissen Jedermann zugänglichen Refactien haben die Tarife schon soweit herabgedrückt, dass selbst die ältesten, billigst gebauten und administrirten Bahnen bedeutende Einnahms-Ausfälle haben, die sich trotz der durch die Bank-Misère unterstützten Vorliebe des Anlage-Capitals für Bahneffecten, in den sich immer mehr abbröckelnden Coursen äussert. Ein Zwang oder auch nur eine Pression der Regierung zur weiteren Ermässigung der Frachtgebühren ist daher den concessionsmässigen Rechten entgegen, während anderseits der ungeachtet seines öffentlichen Charakters sich als ein Industriezweig darstellende Bahnbetrieb, doch den Schutz beanspruchen kann, seine Leistungen innerhalb der ihm gezogenen Grenzen auch mit pecuniärem Vortheil verwerthen zu können. Die Gemässigten der Frachtenstürmer weisen auf die Verpflichtung des Staates hin, den durch Tarifherabsetzungen entstandenen Ausfall der Bahnen zu decken. Abgesehen von der diesfälligen Unmöglichkeit der Oesterreichischen und noch mehr der Ungarischen Finanzen, wäre es eben noch sehr fraglich, ob der Staat eine solche in ihrer letzten Consequenz die ganz unentgeltliche Beförderung involvirende Verpflichtung übernehmen kann oder darf; er würde wie der heilige Crispin den nicht immer „armen" Transportanten geben, was er den nur zum geringsten Bruchtheil „reichen" Steuerträgern auf der anderen Seite nehmen müsste.

Die erwähnte Verschlechterung der Course traf namentlich die Nord- und Carl-Ludwigsbahn pr. 2067—245 wegen des durch die Regengüsse gestörten Galizischen Verkehrs, dann die Oesterr. Staatsbahn pr. 317 wegen den schwierigen Verhandlungen der Rumänischen Bahnanschlüsse; der starke Rückgang der Oesterr. Nordwestb. pr. 178 ist auf das unbegründet von der Berliner Contremine verbreitete Gerücht der Nichteinlösung des Coupons der Elbethalbahn zurückzuführen; endlich ist noch der niedrigsten verzeichneten Course der Dniester- und Prag-Duxer Bahn pr. 30 und 20 Fl. (Banknoten für 200 Fl. in 150 Fl. Silber) als ein höchst trauriges Exempel der Entwerthung ungarantirter Bahnen zu verzeichnen.

Die „Wiener Zeitung" hat die Gesetze über die Herstellung folgender drei Bahnen publicirt: 1) Spalato-Siverich-Sebenico (in Dalmatien), 2) Leobersdorf-St.-Pölten mit diversen Abzweigungen (bei Wien), 3) Rakonitz-Przibram-Protivin (Theilstrecke der projectirten Bahn Lebenau-Kuschwarda in Böhnen).

Das Oesterr. Handelsministerium hat die Namen derjenigen Bahnbediensteten zur Belobung bekannt gegeben, welche im Jahre 1873 durch ihr thatkräftiges und aufopferndes Vorgehen Unglücksfälle verhütet haben, ferner die Einrichtung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn empfohlen, die Bahnunfälle und deren Ursachen monatlich ihren Bediensteten bekannt zu geben und in den wöchentlichen Stationsvorlesungen daran die erforderliche Belehrung zu knüpfen.

Vom Oesterr. obersten Gerichtshofe sind folgende Urtheile erflossen: 1) Das in Eisenbahnangelegenheiten zu fällende Expropriations-Erkenntniss kann durch ein gütliches Uebereinkommen der Parteien nur dann vertreten werden, wenn diese Partheien sich in demselben nicht nur über die Abtretung des Gegenstandes der Expropriation, sondern auch darüber geeinigt haben, dass die Entschädigung durch gerichtliche Schätzung ermittelt werden soll (18/9. 73 Z. 9045). 2) Die gerichtliche Schätzung der zum Behufe des Baues einer Eisenbahn abzutretenden Erdstücke hat sich lediglich auf den Werth dieser Erdstücke zu beschränken, ist daher nicht auf die Schätzung des Werthes der bei dem Eigenthümer verbliebenen Theile zu erstrecken (1/4. 74 Z. 2596). 3) Der blosse Besitz eines bahnämtlichen Aviso- und Bezugscheines begründet keineswegs die Vermuthung, dass die diese Behelfe innehabende Partei die verfrachteten Waaren eigenthümlich erworben habe; denn dieses Document ist lediglich eine Beweisurkunde über den Frachtvertrag und

nicht über das Eigenthum, legitimirt daher nur zur Entgegennahme des Frachtgutes gegenüber der Frachtführer (12/3. 74 Z. 2201).

Eine im Oesterreichischen Handelsministerium über die Wiener Localbahnen abgehaltene Enquête verwarf alle 26 vorgelegenen Projecte; der Minister constatirte als Ergebniss, dass die Schmalbahn von allen beigezogenen Fachmännern abgelehnt, dagegen eine Radialbahn am Donauufer mit Benutzung des Wien-Bettes zur Verbindung der Bahnhöfe allseitig gewünscht und die Nothwendigkeit einer Verbindung der Nordwest-, Franz-Josef- und West- durch eine Gürtelbahn hervorgehoben wurde.

In der abgelaufenen Woche fanden folgende General-Versammlungen statt:

Die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium und beschloss eine neue Emission von 6000 Actien, auf welche den Besitzern der früheren Actien-Emission das Bezugsrecht al pari im Verhältnisse von je einer neuen auf sechs Actien der früheren Emissionen vorbehalten bleibt; die Anmeldung zur Ausübung des Bezugsrechtes soll in der Zeit vom 15. bis 30. Juni stattfinden. Der am 1. Juli fällige Coupon wird mit 10 Fl. eingelöst werden.

Auf der Eperies-Tarnower Eisenbahn (Ungarische Strecke) wurden in der abgelaufenen Betriebsperiode 29 362 Personen und $1{,}_{033}$ Millionen Centner Frachtgüter transportirt; die Gesammteinnahmen betrugen 66 559 Fl., die Ausgaben 78 504 Fl., somit verbleibt ein Deficit von 11 945 Fl. Mit Hinzurechnung der Zinsen des Anlage-Capitals beträgt demnach der Zuschuss der Regierung 193 459 Fl.

Bei der Teplitz-Aussiger Eisenbahn wurde die Vertheilung einer elfprocentigen Dividende und die Aufnahme einer Prioritätenanleihe von zweiundeinzehntel Millionen Gulden mit Couponszahlung in Gold beschlossen.

Die Turnau-Kraluper Bahn beschloss die Auszahlung einer Dividende von 8 Fl. (4 Proc.), 40 000 Fl. wurden auf der fundus instructus und 29 000 Fl. auf die diesjährige Rechnung übertragen. Die Baukosten stellen sich nun auf 880 000 Fl. per Meile. Da die Actien-Emission nicht gelungen ist, werden nun 1 500 000 Fl. Prioritäten emittirt.

Die Böhmische Nordbahn vertheilte 3 Fl. 75 Kr. ($2^1/_2$ Proc.) Dividende, wird den Coupon auch in Gold zahlen, schrieb 40 000 Fl. ab, legte 10 699 Fl. in den Reservefond und übertrug 8264 Fl. auf die heurige Rechnung.

Auf den Galizischen Eisenbahnen trat gerade zur Zeit, als man eine Belebung des Verkehres erwartete eine seit Jahren nicht dagewesene Ueberschwemmung durch Hochwässer ein, welche auf allen diesen Bahnen eine mehrtägige Verkehrsunterbrechung zur Folge hatte. Am 18 Mai wurde der Verkehr auf der Albrechtbahn, am 19. auf der Ung.-Galiz. Bahn und am 20. auf der Carl-Ludwigsbahn eingestellt. Das Hochwasser hat nicht nur die Bahnkörper geschädigt, dasselbe hat sogar ganze Dämme weggeschwemmt und die Anschüttungen verschwinden gemacht. Namentlich haben die Flüsse Weichsel, San, Wislok und Wiaz eine colossale Verwüstung angerichtet, da sie nur riesige unübersehbare Seen bildeten. Dass von einem eigentlichen Verkehre keine Rede war, ist selbstverständlich, und nur die einzige Lemberg-Czernowitzer Bahn, welche durch die Ueberschwemmungen verhältnissmässig weniger gelitten hat, transportirte Etwas Nennenswerthes wie z. B. 812 Stück Ochsen und einige Waaren für den Localbedarf. Auf den anderen Bahnen war wie erwähnt der Verkehr theilweise oder gänzlich eingestellt, sodass die Ausgaben grösser als die Einnahmen waren. —

Der „Pester Lloyd“ meldet: „Wie man in hiesigen gut unterrichteten Kreisen erzählt, nehmen die Verhandlungen mit der Rumänischen Regierung, den Anschluss der Rumänischen an die Ungarischen Bahnen betreffend, nicht den erwünschten und mindestens eine Zeitlang auch gehofften Fortgang. Wie bekannt, hat die Regierung, welche früher den Standpunct eingenommen, dass der Anschluss bei Orsova nur gleichzeitig mit der Herstellung einer Verbindung bei Kronstadt zugelassen werden könne, in neuester Zeit die Concession gemacht, dass die Linie von Plojeschti bis zum Tömöser Pass (also die Kronstädter Verbindung) anderthalb Jahre später als die bei Orsova einmündende Linie eröffnet werden könne. Selbstverständlich musste jedoch die Regierung dafür Sorge tragen, dass die, wenn auch später erfolgende Gegenleistung nicht illusorisch werde, indem die Linie Plojeschti-Tömös zwar gebaut, der nach Orsova führenden Linie aber solche Begünstigungen eingeräumt werden, dass der ganze Verkehr auf diese Linie hinübergeleitet und trotz des Anschlusses am Tömöser Pass die Siebenbürgischen Bahnen vollständig brachgelegt werden. Die Regierung verlangte also, Rumänien möge die Verpflichtung übernehmen, die Orsovaer und die Tömöser Linie bezüglich der Tarife und aller sonstigen Begünstigungen jederzeit ganz gleich zu behandeln, sodass nicht einer dieser beiden Linien irgend ein Vortheil zugewendet werden kann, ohne dass auch die andere sofort darauf Anspruch hätte. Diese Forderung soll nun in Bukurest auf Schwierigkeiten stossen, indem man vorgiebt, es liege gewissermassen eine Demüthigung darin, wenn der Rumänischen Regierung irgendwelche Vorschriften und Verhaltungsregeln bezüglich ihrer Eisenbahnpolitik, die denn doch eine innere Angelegenheit sei, dictirt werden sollten. Diese Ansicht ist jedoch eine irrige. Irrig ist sie, weil die Regierung nicht etwa einseitig eine Forderung stellt, welche sie der Rumänischen Regierung aufnöthigen will, ohne dafür irgend eine Gegenleistung zu gewähren; es handelt sich vielmehr um den Abschluss eines internationalen Vertrages, vermöge dessen selbstverständlich jeder der contrahirenden Theile nicht nur Rechte erwirbt, sondern auch Verpflichtungen übernimmt und nicht nur ausschliesslich sein eigenes Interesse, sondern auch jenes des anderen Theiles zu berücksichtigen hat. Eine solche Vertragsbedingung ist die Forderung der Gleichstellung beider Rumänisch-Ungarischen Linien, und wenn die Rumänische Regierung darauf eingeht, so ist dies nur ein Aequivalent für das unläugbar im Interesse Rumäniens gemachte Zugeständniss, dass der Orsovaer Anschluss anderthalb Jahre vor dem Tömöser zu Stande kommen dürfe. In dem Abschlusse eines internationalen Vertrages, welcher Rechte und Pflichten für beide Theile stipulirt, kann aber doch wohl keine Demüthigung, kein Eingriff in die inneren Angelegenheiten des einen vertragschliessenden Theiles erblickt werden.“ (Die Convention zwischen Ungarn und Rumänien über den Anschluss der Eisenbahnen in Orsowa und Kronstadt wurde inzwischen am 1. Juni der Deputirtenkammer vorgelegt. Die Kammer, der vom Minister des Auswärtigen auch der motivirende Bericht des Staatsministeriums für den Abschluss der Convention mitgetheilt wurde, nahm für die Berathung der Vorlage die Dringlichkeit an. Die Red.)

Personalnachrichten.

Preussen. Der bisherige Königliche Eisenbahn-Baumeister Johannes Delmes, Vorsteher des technischen Büreaus der Königlichen Eisenbahn-Commission (Bergisch-Märkische) zu Cassel, ist unter Belassung in diesem Verhältniss zum Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector befördert, und der bisherige Königliche Eisenbau-Baumeister Karl Friedrich Benjamin Sattig in Düsseldorf zum Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector ernannt und demselben die Stelle eines solchen bei der Westfälischen Eisenbahn mit dem Wohnsitze in Münster verliehen worden. Der bisherige Baumeister Theodor Hausding zu Ratibor ist als Königlicher Eisenbahn-Baumeister bei der Oberschlesischen Eisenbahn daselbst, und der bisherige Königliche Werkstätten-Vorsteher Eduard Müller zu Siegen als Königlicher Eisenbahn-Maschinenmeister bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahnverwaltung angestellt worden.

Thüringische Eisenbahn. Aus der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Erfurt ist am 1. Juni d. J. der Herzogl. Sächsische Staats-Commissar, Herr Geh. Regierungsrath Alexander Kraeger zu Gotha ausgeschieden und an dessen Stelle Herr Geh. Regierungsrath Adolph Freiherr von Wangenheim zu Coburg bei der genannten Direction als Herzoglich Sächsischer Staats-Commissar eingetreten.

Lemberg-Czernowitz-Jassy. Ueber Antrag des Chefs des technischen Dienstes hat das Comité dirigeant seinen Büreau-Chef, den Comité-Beamten Ferdinand Griebsch zu Bucarest zugleich zum Vorstande der Material-Controle und der Material-Buchhaltung daselbst ernannt.

Stellenvacanz. 40 Locomotivführer resp. Locomotivheizer bei der Preussischen Ostbahn gesucht. (Siehe Bekanntmachung in nächster Nummer.)

Ausland.

* **Schweiz.** In Olten constituirte sich eine Gesellschaft für die Erbauung der $5{,}_4$ Kilom. langen Bergbahn Rorschach-Heiden nach dem System der Rigibahn. Dieselbe soll sich an die „Vereinigten Schweizerbahnen“ in Rorschach anschliessen, u. A. die bekannten Steinbrüche von Wienacht-Tobel berühren und bei einer Fahrzeit von 40 Minuten eine relative Höhe von 1255 Fuss ersteigen.

* **Japan.** Die Eisenbahn von Hiogo nach Ohasaka sollte am 1. Mai eröffnet werden, die eiserne Brücke von Kiota ward bereits eingeweiht.

Miscellen.

Inhaltsverzeichniss der besondern Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. Nr. 21 vom 23. Mai 1874. Chronik des Deutschen Reiches. — Sprichwörtliche Formeln der Deutschen Sprache. — Stadt und Land. — Oberlandforstmeister von Reuss. **No. 22 vom 30. Mai 1874.** Zur Statistik der evangelischen Kirche in Preussen. — Die Gräberwelt Berlins. I. — Zur Militär-Literatur.

Eisenbahn-Kalender.

Nachtrag zu No. 43 S. 476.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

14.	Juni	Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Budapest.
23.	„	Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn zu Zwickau.
27.	„	Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 487.
29.	„	Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
30.	„	Hannover-Altenbekener E.-Ges. zu Hannover.
30.	* „	Kronprinz Rudolfbahn zu Wien. S. S. 487.
30.	„	Sächsische Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Dresden.

Einzahlungen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Rückständige Einzahlung von 40 Fl. nebst 6 % Verzugszinsen bis 30. Juni bei der Gesellschaftscasse in Teplitz

Chemnitz-Komotauer Eisenbahn. Die Inhaber von Actien-Certificaten, welche die siebente Einzahlung auf die Stammactien zu leisten versäumt haben, haben solche mit 9 Thlr. 26 Ngr. 5 Pf. mit Zuschlag der verwirkten Conventionalstrafe von 10 % und der Verzugszinsen von 5 %, im Ganzen mit 11 Thlr. bei Julius Alexander in Berlin, oder bei der Sächsischen Creditbank in Dresden bis spätestens den 2. Juli d. J. in Baar zu leisten.

Cuxhavener Eisenbahn, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft. Die rückständige Einzahlung von 10 % auf 40 % Interimsscheine nebst 10 % Conventionalstrafe und 6 % Verzugszinsen ist bis zum 10. Juli cr. bei F. Mart. Magnus in Berlin, oder bei Paul Mendelssohn-Bartholdy in Hamburg, oder C. J. Hambro & Son in London zu leisten. Ebendaselbst ist vom 20. bis 28. Juni cr. eine weitere Einzahlung von 10 % zu leisten.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Rückständige Einzahlung von 10 % ist bis 15. Juni bei der Gesellschaftscasse in Breslau zu leisten.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
6.	Juni	zu Constanz	Badische Stsb.	Locomotiv-Speisungseinrichtung	—
6.	„	zu Graben	dieselbe	Oberbaumaterialen	—
8.	„	zu Leutkirch	Württemb. Staatsb.	Anstricharbeiten	—
8.	„	zu Stuttgart	dieselbe	Material-Verkauf	—
8.	„	zu Balingen	Hohenzollernbahn	Anstricharbeiten	—
9.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Ziegeln, Thonschalen etc.	—
9.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Tender-Rangir-Maschinen	490
9.	„	zu Königsberg	Preuss. Ostb.	Ramm- u. Zimmerarbeiten auf Bahnh. Königsberg	—
10.	„	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Alte Schienen	No. 45.
10.	„	zu Königsborn b. Unna	Westfälische E.	Erdarbeiten auf Bahnh. Dortmund	—
10.	Juni	zu Calw	Schwarzwaldbahn	Bauarbeiten	—
10.	„	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Schwellen	—
11.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Steinkohlen	—
12.	„	zu Sorau	Niederschles.-Märk. E.	Wärterbuden u. Wohnhäuser etc.	—
12.	„	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Radreifen etc.	490
12.	„	zu Münster	Westfälische E.	Oberbaumaterialien	488
13.	„	zu Vlotha	Hannov.-Alteubeken	Mauerarbeiten	—
13.	„	daselbst	dieselbe	Eisengeländer	—
15.	„	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Viehwagen-Verkauf	488
15.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk. E.	Tischler- u. Schlosserarbeiten	—
15.	„	zu Münster	Westfälische E.	Ruhrkies	—
16.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Güterwagen	490
18.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Drehscheiben	490
18.	„	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Wasserleitungsröhren f. Bahnh. Hildesheim	—
19.	„	zu Wien	Gl.-Insp. der Oesterr. E.	Stations-Hochbauten für Tarnow-Leluchow	—
20.	„	zu Leipzig	Sächs. Staatsb.	Erdarbeiten und Kunstbauten der neuen Verbindungsbahn	—
23.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk. E.	Wasserleitung auf Bahnh. Dittersbach	—
25.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Verkauf alter Schienen	488

Officielle und Privat-Anzeigen.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Betriebs-Eröffnung des Lupkower Tunnels.

Die gefertigte Direction beehrt sich hiermit das P. T. Publicum in Kenntniss zu setzen, dass durch die nunmehrige Vollendung des bei Lupkow befindlichen Tunnels die Theilstrecke Tunnel-Lupkow am **31. Mai 1874** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

Gleichzeitig erfolgt auch die Aufhebung des mit 12. Juni 1873 eingeführten Ueberfuhrdienstes und der bei diesem Anlasse errichteten provisorischen Station „Tunnel."

Da nunmehr unsere Galizische Strecke mit der Ungarischen in einer ununterbrochenen Schienenverbindung steht, so treten durch diese Eröffnung alle mit der Einführung des Ueberfuhrdienstes dem Güterverkehr auferlegten Beschränkungen sofort ausser Kraft.

Wien, im Mai 1874. **Die Direction.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn.

Der gefertigte Verwaltungsrath beehrt sich die Actionäre der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn zu der

Dienstag, den 30. Juni 1874, um 12 Uhr Mittag,

im Saale der Wiener Handels-Akademie (Akademiestrasse No. 12) stattfindenden

siebenten ordentlichen Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Bericht über den Bau und Betrieb der Bahn;
2) Bericht des Aufsichtsrathes über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1873;
3) Antrag auf Erwerbung der Concession für die Bahn von Steinach nach Andiesenhofen, eventuell Schärding (Salzkammergut-Bahn);
4) Wahl des Aufsichtsrathes und der Ersatzmänner desselben (§§ 16 und 17 der Statuten);
5) Ergänzung des Verwaltungsrathes (§ 32 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der §§ 21, 22 und 24 der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 26. Juni l. J. in Wien bei der Hauptcassa der Gesellschaft (I, Kantgasse No. 3, 1. Stock) mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei der genannten Hauptcassa unentgeldlich erfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung Legitimationskarten zur Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 28. Mai 1874. **Der Verwaltungsrath.**

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Die dritte ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn findet am **27. Juni 1874, Vormittag 10 Uhr,** im Saale des Niederösterreichischen Gewerbevereins, Stadt, Eschenbachgasse 11, 1. Stock statt.

Tagesordnung.

1) Bericht des Verwaltungsrathes über den Bau und Betrieb im Jahre 1873;
2) Bericht des Revisions-Ausschusses über die Prüfung der Rechnungen des Jahres 1873;
3) Wahl von 4 Mitgliedern des Verwaltungsrathes.
4) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1874.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 25 Actien befinden und das Stimmrecht auszuüben wünschen, wollen in Gemässheit der §§ 40—42 der Statuten ihre Actien längstens bis zum 19. Juni 1874 bei der Liquidatur der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Mariahilferstrasse Nr. 1 A, oder bei der Liquidatur der k. k. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien mittelst zweier arithmetisch geordneter und vom Einreicher unterzeichneter Consignationen, welche bei den genannten Cassen unentgeldlich verabfolgt werden, hinterlegen.

Ein Exemplar der Consignation erhält der Deponent zugleich mit einer für die Generalversammlung giltigen Legitimationskarte.

Gegen Rückschluss dieser Consignation werden nach abgehaltener General-Versammlung die Actien ausgefolgt.

Im Vertretungsfalle muss die legalisirte oder wenigstens von zwei Zeugen vidimirte Vollmacht spätestens zwei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung im Bureau der Gesellschaft ausgewiesen werden.

Wien, am 29. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Dniester-Bahn.

Die **II. ordentliche General-Versammlung** der Actionäre der k. k. priv. Dniesterbahn findet am **20. Juni d. J., um 11 Uhr Vormittags**, in Wien im Saale des Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Vereines I Eschenbachgasse No. 9 statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Verwaltungsrathes und Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1873.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses und Beschlussfassung über denselben.
3. Wahl des Revisions-Ausschusses für das Jahr 1874.
4. Wahl von Verwaltungsräthen.
5. Festsetzung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrathes.
6. Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme einer schwebenden oder fundirenden Schuld zu Betriebszwecken.

Diejenigen Herren Actionäre, welche dieser General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe des § 14 der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien längstens bis 12. Juni 1874 bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien, I. Nibelungengasse No. 3, mittelst doppelt auszufertigender Consignationen, zu denen die Blanquette an der genannten Cassa unentgeltlich verabfolgt werden, zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Die Actionäre können nur durch solche Personen vertreten werden, welche selbst Mitglieder der General-Versammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Je 15 Actien geben das Recht auf Eine Stimme und kann jeder stimmfähige Actionär eine beliebige Anzahl eigener oder übertragener Stimmen in sich vereinigen.

Nach abgehaltener General-Versammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung wieder behoben werden.

Wien, am 13. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Dniester-Bahn.

Nachdruck wird nicht honorirt.

K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1874 fälligen Dividenden-Coupons für das Verwaltungsjahr 1873 werden dem Generalversammlungs-Beschluss dato 28. Mai 1874 gemäss, per Actie mit Ö.-W. Fl. 8 vom **1. Juli 1874** ab bei nachfolgenden Zahlungsstellen eingelöst:

1. in **Prag** bei der **Haupt-Cassa der Gesellschaft Nr. 1012/I,**
2. „ „ bei der **Allgem. Böhmischen Bank,**
3. „ „ bei Herrn **Moritz Zdekauer,**
4. „ **Wien** bei der **Niederoesterr. Escompte-Gesellschaft,**
5. „ **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt,**
6. „ **Dresden** bei der **Dresdener Bank,**
7. „ **Berlin** bei der **Berliner Handelsgesellschaft,**
8. „ „ bei der **Deutschen Union-Bank,**
9. „ **Frankfurt a/M.** bei Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
10. „ **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank.**

Prag, am 30. Mai 1874. **Der Verwaltungsrath.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Rheinische Eisenbahn.

Am 15. Mai cr. ist der I. Nachtrag zum directen Tarife für Getreide und Hülsenfrüchte von Stationen der Oesterreichischen Südbahn etc. via Marburg-Franzensfeste-Kufstein-Aschaffenburg-Bingen nach einigen diesseitigen Stationen vom 15. October 1872 in Kraft getreten, worüber Näheres in unserem Geschäftslocale hierselbst zu erfahren ist.

Köln, den 30. Mai 1874.

Die Direction.

Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer Güter-Verkehr.

Am 1. Juni d. J. wird die Station Tölz der Bayerischen Staatsbahn mit den im Special-Tarife III (Holz) des Tarifs vom 1. November 1872 für die Station Rosenheim enthaltenen Frachtsätzen in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 30. Mai 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es sollen 6 Stück ausrangirte Viehwagen, welche sich nach Entfernung der Seitenwände als Transportwagen für Hüttenwerke eignen, im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Dieselben können in der Central-Werkstätte zu Witten in Augenschein genommen werden.

Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf den Ankauf von Wagen" nimmt der Unterzeichnete bis zum **15. Juni** cr. entgegen.

Witten, den 28. Mai 1874.

Der Maschinenmeister.
Diedrich.

Oberschlesische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen den Verkauf der auf den Stationen der Stargard-Posener Eisenbahn lagernden alten, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Schienen im Wege der Submission und zwar

A. von 9496 Ctr. 131 mm. hohen / 28139 Ctr. 118 mm. hohen } Schienen, welche zu Geleisen nicht mehr, aber zu anderen Bauten brauchbar sind,

B. 1366 Ctr 131 mm. / 9564 Ctr. 118 mm. } hohe Schienen zum Verwalzen und

C. 9 Ctr. Gussstahlschienen.

Die Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission zum Verkaufe alter Eisenbahnschienen" bis zum **25. Juni d. J., Abends 6 Uhr,** an unser Centralbüreau auf hiesigem Bahnhofe einzureichen, woselbst auch die Submissionsbedingungen zur Einsicht ausliegen und Copien derselben in Empfang genommen werden können.

Breslau, den 28. Mai 1874. **Königliche Direction.**

Westfälische Eisenbahn.

Die auf verschiedenen Bahnhöfen der Westfälischen Eisenbahn lagernden Quantitäten ausrangirter Schienen, Laschen, alten Schrot- und Gusseisens sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserm Centralbüreau und auf den Stationen Warburg, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Leer und Emden zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher Rechnungs-Rath Meyer hier zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf den Ankauf alter Oberbau-materialien"

bis zu dem am **12. Juni cr., Vormittags 11 Uhr,** in unserem Central-Büreau hierselbst anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 26. Mai 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juni cr. ab kommt auf diesseitiger Bahn ein neuer Fahrplan zur Einführung, nach welchem folgende Courier- und Personenzüge befördert werden:

A. In der Richtung von **Berlin** nach **Halle** und **Frankfurt a/M.**, **Leipzig** und **München, Dresden-Cöthen.**

	Gemischter Zug 1—4.	Personen-Zug 1—4.	Personen-Zug 1—4.	Personen-Zug 1—4.	Courier-Zug 1—2.	Personen-Zug 1—3.	Personen-Zug 1—4.	Courier-Zug 1—3.	Courier-Zug 1—3.	Personen-Zug 1—4.	Personen-Zug 1—4.	Courier-Zug 1—2.	Schnell-Zug 1—3.	Personen-Zug 1—4.	Personen-Zug 1—4.
Von Berlin	—	6.0 Vm.	6.30 Vm.	7.0 Vm.	8.30 Vm.	12.0 Mt.	12.30 Nm.	2.0 Nm.	3.15 Nm.	5.15 Nm.	6.0 Nm.	7.30 Nm.	8.15 Nm.	9.0 Nm.	11.15 Nm.
„ Wittenberg	5.0 Vm.	8.13 V.	9.7 V.	—	10.17 V.	—	3.9 N.	3.59 N.	—	—	8.36 N.	9.17 N.	—	—	1.51 Vm.
in Halle	—	10.3 V.	—	—	11.33 V.	—	5.7 N.	—	—	—	11.0 N.	10.33 N.	—	11.27 N.	4.39 V.
„ Leipzig	—	—	11.7 V.	—	11.40 V.	—	5.4 N.	5.28 N.	—	—	10.55 Nm.		—	in Wittenberg.	3.53 V.
„ Röderau	—	—	—	10.25 V.	—	3.35 Nm.	—	—	6.0 N.	8.50 N.	—	—	11.11 N.		—
„ Dresden	—	—	—	12.0 Mt.	—	5.0 N.	—	—	7.0 N.	10.15 N.	—	—	12.13 N.	—	—
„ Cöthen	7.43 V.	9.42 V.	—	—	1.30 Nm.	—	6.19 Nm.		—	—	10.10 Nm.	—	—	—	—

B. In der Richtung von **Cöthen-Dresden, München** und **Leipzig, Frankfurt a/M.** und **Halle** nach **Berlin.**

	Personen-Zug 1—4.	Courier-Zug 1—2.	Schnell-Zug 1—3.	Personen-Zug 1—4.	Personen-Zug 1—4.	Courier-Zug 1—3.	Personen-Zug 1—4.	Courier-Zug 1—3.	Personen-Zug 1—4.	Personen-Zug 1—3.	Courier-Zug 1—2.	Personen-Zug 1—4.	Personen-Zug 1—4.	Courier-Zug 1—3.
Von Cöthen	—	—	—	5.30 Vm.	—	8.38 Vm.		—	12.50 Nm.	—	5.5 Nm.		—	Gem. Zug 6.40 Nm.
„ Dresden	—	—	4.20 Vm.	—	6.30 Vm.	—		10.20 Vm.	—	3.15 Nm.	—		6.30 Nm.	—
„ Röderau	—	—	5.28 V.	—	7.53 V.	—		11.19 V.	—	4.38 N.	—		7.59 N.	Courierzug
„ Leipzig	—	4.15 Vm.	—	5.30 V.	—	9.10 V.		—	1.35 N.	—	5.45 Nm.	6.5 Nm.	—	8.55 Nm.
„ Halle	—	4.30 V.	—	5.30 V.	—	9.8 V.		—	1.40 N.	—	5.50 N.	6.10 N.	—	9.5 N.
„ Wittenberg	4.25 Vm.	5.57 V.	—	7.31 V.	—	10.48 Vm.	11.18 Vm.	—	3.56 N.	—	7.18 N.	8.21 N.	—	10.28 N.
In Berlin	6.48 V.	7.45 V.	8.23 V.	10.0 V.	11.44 V.	12.40 Nm.	1.47 Nm.	2.5 Nm.	6.45 N.	8.12 N.	9.5 N.	11.0 N.	11.35 N.	12.15 Vm.

C. Richtung: **Zerbst-Dessau-Bitterfeld-Leipzig.**

	Personen-Zug 1—4.	Gemischter Zug 1—4.	Gemischter Zug 1—4.
Von Zerbst	6.10 Vm.	11.45 Vm.	4.50 Nm.
„ Dessau	6.57 V.	2.50 Nm.	8.30 N.
In Bitterfeld	7.45 V.	3.50 N.	9.50 N.
„ Leipzig	9.0 V.	5.4 N.	1—3. Cl. 10.55 Nm.

D. Richtung: **Leipzig-Dessau-Bitterfeld-Zerbst.**

	Personen-Zug 1—4.	Personen-Zug 1—3.	Personen-Zug 1—4.	Gemischter Zug 2—3.
Von Leipzig	5.30 Vm.	9.10 Vm.	6.5 Nm.	11.10 Nm.
„ Bitterfeld	7.0 V.	1—4 Cl. 10.10 Vm.	7.10 N.	12.33 Vm.
In Dessau	8.25 V.	10.45 V.	8.25 N.	Ankunft —
„ Zerbst	10.5 V.	11.18 V.	9.55 N.	—

Die speciellen Fahrpläne ergeben alle Stations-Ankunfts- und Abfahrtszeiten und hängen auf unseren Stationen aus, auch sind dieselben daselbst käuflich zu haben.

Berlin, den 24. Mai 1874.

Die Direction.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

60 Stück offenen Güterwagen mit Bremsen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 16. Juni d. J., Mittags 12 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale Koppenstrasse 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung offener Güterwagen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, sowie bei dem Ober-Maschinenmeister Gust auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a/O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 20. Mai 1874.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

11 Stück zweifach gekuppelten Tender-Rangir-Maschinen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 9. Juni d. J., Nachmittags 1 Uhr,

in unserem Geschäftslocale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Tender-Rangir-Maschinen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, sowie bei dem Ober-Maschinenmeister Gust auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a/O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 23. Mai 1874.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von:

580 Stück Radreifen aus Gussstahl (Tiegelguss),
940 „ Radreifen aus Bessemer Stahl,
210 „ Radreifen aus Puddelstahl,
2412 „ schmiedeeisernen Siederöhren für Locomotivkessel

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Lieferung dieser Gegenstände ist ein Submissions-Termin auf

Freitag, den 12. Juni 1874, Vormittags 11 Uhr,

in unserm maschinentechnischen Bureau hierselbst angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Radreifen resp. Siederöhren für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an die Königliche Direction der Ostbahn einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeltlich übersandt.

Bromberg, den 21. Mai 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 10 Stück 13metrigen Locomotiv-Drehscheiben soll in öffentlicher Submission verdungen werden.

Von den Zeichnungen und Submissionsbedingungen, welche in unserm Centralbureau für Neubauten, Steinstrasse No. 10 hier, an den Wochentagen von Morgens 9 bis 1 Uhr einzusehen sind, werden auf Erfordern Abdrücke mitgetheilt werden. Die Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf 13metrige Locomotiv-Drehscheiben"

bis spätestens zu dem auf

den 18. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

im bezeichneten Bureau anberaumten Termine, in welchem die bis dahin eingegangenen Offerten in Gegenwart etwa persönlich erschienener Submittenten eröffnet werden, portofrei einzusenden. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Strassburg, den 23. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. —Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 45.

1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 8. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 6. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist die $102{,}_8$ Kilometer ($13{,}_{71}$ Meilen) lange Bahnstrecke Bremen-Harburg der Venlo-Hamburger Eisenbahn mit den Stationen

Bremen, Oberneuland, Sagehorn, Ottersberg, Sottrum, Rotenburg i. Hannover, Scheessel, Lauenbrück, Tostedt, Buchholz, Hittfeld und Harburg

am 1. Juni d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

An demselben Tage ist die $17{,}_2$ Kilometer lange Verbindungsbahn von Sagehorn (Station der Strecke Bremen-Harburg) nach Kirchweyhe (Station der Strecke Bremen-Osnabrück) dem Betriebe übergeben worden. Auf dieser Verbindungsbahn findet Personen-Verkehr nicht statt.

Die Venlo-Hamburger Bahn ist nunmehr auf der Linie Wesel-Münster-Osnabrück, Bremen-Harburg-Hamburg und von Haltern nach Wanne im Betriebe. Die Reststrecke Venlo-Wesel befindet sich im Bau.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 2. Juni 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Vereinsgebiet.

Deutsches Reich. Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat in Bezug auf seine bisherige Thätigkeit unterm 27. Mai 1874 einen Bericht an den Reichskanzler Fürsten von Bismarck erstattet, welcher einen interessanten Ueberblick über die Entwickelung der neuen Reichs-Institution giebt und zeigt, welche vielseitige Thätigkeit dasselbe in der kurzen Zeit seines Bestehens unter seinem energischen ersten Präsidenten entwickelt hat. Wir entnehmen dem Berichte Folgendes:

Am 16. September v. J. constituirt, hat das Reichs-Eisenbahn-Amt als seine wesentliche Aufgabe die Ausarbeitung eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes betrachtet und den Entwurf eines solchen, nachdem das Material hierzu aus sämmtlichen Deutschen, sowie aus den ihm zugänglichen fremden Gesetzgebungen verarbeitet und zusammengestellt worden, am 1. März d. J. nebst ausführlichen Motiven veröffentlicht. Nach Eingang der bezüglichen Aeusserungen der Bundesregierungen, der Handelskammern und der Eisenbahnverwaltungen wird dieser Entwurf einer Revision unterzogen und zur Vorlage an den Bundesrath vorbereitet werden.

Die Verhandlungen über die in dem Entwurfe noch vorbehaltene Regelung der Verhältnisse der Eisenbahnen zur Militär- und Telegraphen-Verwaltung sind abgeschlossen, die gleichmässigen Verhandlungen mit der Reichspostverwaltung dem Abschlusse nahe gebracht.

Sodann ist das Eisenbahn-Betriebs-Reglement nach Anhörung von Delegirten des Handelsstandes und der Eisenbahnen einer Revision unterzogen und in Gemässheit des vom Bundesrathe gefassten Beschlusses mit zwar nicht zahlreichen, für das Publicum und besonders den Handelsstand aber sehr werthvollen Abänderungen bereits publicirt worden.

Die Aufstellung eines besonderen Regulativs für den Viehtransport auf den Eisenbahnen muss bis zum Abschlusse der dieserhalb eingeleiteten Erörterungen vorbehalten bleiben.

Die Revision des Bahnpolizei-Reglements ist nach Eingang der von einigen Bundesregierungen gestellten Anträge und nachdem eine grössere Anzahl von Sachverständigen gehört ist, soweit vorgeschritten, dass dessen Vorlage an den Bundesrath in den nächsten Tagen erfolgen wird.

Die Signalordnung, welche den Zweck hat, auf allen der Reichsaufsicht unterworfenen Bahnen gleiche Signale einzuführen, ist im Entwurfe fertig gestellt und wird in nächster Zeit mit Deligirten der Eisenbahnen berathen werden.

Die Erörterung der Tariffrage hat die Thätigkeit des Reichs-Eisenbahn-Amtes während einiger Monate stark in Anspruch genommen und Gelegenheit geboten, für die nach den Beschlüssen des Reichstages und des Bundesrathes aufzustellende Eisenbahnstatistik werthvolles Material zu beschaffen.

Nur zum Theil demselben Zwecke dienen die vom Reichs-Eisenbahn-Amte aufgestellten Nachweisungen der auf den Bahnen vorgekommenen Zugverspätungen und der verfehlten Anschlüsse, während deren periodische Publication erfolgt, um der öffentlichen Meinung eine Controle über die Pünctlichkeit des Betriebes auf den einzelnen Bahnen zu gewähren.

Die sonst erforderlichen Einleitungen zur Aufstellung der Deutschen Eisenbahnstatistik sind getroffen. Als ein besonders wichtiger Zweig derselben ist die Uebersicht des Betriebsmaterials und die Feststellung der Momente, welche erkennen lassen, dass solches dem Verkehrsbedürfniss entspreche, gemäss Artikel 43 der Reichsverfassung ins Auge gefasst.

Nachdem die Vorarbeiten zur Ausübung der im Artikel 44 der Reichsverfassung vorgesehenen Pflicht der Reichsaufsicht, die Aufstellung der Fahrpläne für den durchgehenden Personen- und Güterverkehr, sowie die Einführung ausreichender directer Verkehre zu überwachen, vollendet, ist unterm 21. d. M. den Eisenbahnverwaltungen der Entschluss, diese Ueberwachung mit dem nächsten Winterfahrplane zu beginnen, mitgetheilt, auch ein entsprechendes Fahrplanformular entworfen worden.

Bezüglich einzelner besonders wichtiger Verkehrsrouten ist das Reichseisenbahn-Amt schon bisher wirksam gewesen, auch ist dasselbe wegen Einrichtung von Eilgüterzügen mit den Bundesregierungen in Verbindung getreten.

Auf die Theilnahme an Feststellung der Ursachen von Eisenbahnunfällen hat das Reichs-Eisenbahn-Amt bisher aus geschäftlichen Gründen verzichten müssen, es wird jedoch vom 1. Juli d. J. ab zunächst von allen Unfällen sich Kenntniss verschaffen und behält sich vor, demnächst bei erheblichen Unfällen an Ort und Stelle Commissarien zu entsenden.

Ob es thunlich sein möchte, die gerichtliche Feststellung des Thatbestandes bei solchen Unfällen für die Interessen der Reichsaufsicht nutzbar zu machen, ist zur Zeit noch Gegenstand einer Seitens des Reichs-Eisenbahn-Amtes eingeleiteten Erörterung.

Während die Eisenbahnverwaltungen die Vermittelung des Reichs-Eisenbahn-Amtes nur in wenigen Fällen in Anspruch genommen haben, sind aus dem Publicum in dem achtmonatlichen Zeitraume, auf welchen dieser Bericht sich bezieht, 333 den Eisenbahnbetrieb betreffende Beschwerden eingegangen, von denen sich:

auf verfehlte Eisenbahnanschlüsse	13
auf Abänderung der Fahrpläne	26
auf Ansprüche aus Tödtungen oder Verletzungen etc.	25
auf das Tarifwesen	49
auf das Betriebs-Reglement und verschiedene Gegenstände	220

beziehen und von welchen 30 durch Zeitungen, welche zu diesem Zwecke sorgfältig geprüft wurden, zur diesseitigen Kenntniss gelangt sind.

Auch da, wo die Beschwerden als unbegründet erkannt wurden, sind die Bittsteller ausführlich und nach Umständen unter Hinweis auf den zur Durchführung ihrer vermeintlichen Ansprüche einzuschlagenden Weg — speciell den Rechtsweg — belehrt worden.

Sprachen lediglich Gründe der Billigkeit für erhobene Ansprüche, so wurde den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, oft mit Erfolg, Berücksichtigung empfohlen, während gesetzlich begründeten Ansprüchen überall Abhülfe verschafft worden ist. Wenn in keinem Falle an das durch Richter verstärkte Reichs-Eisenbahn-Amt Recurs erhoben ist, so dürfte darin der Beweis für das gewissenhafte Streben des Reichs-Eisenbahn-Amtes liegen, die Ansprüche des Publicums wie die der Eisenbahnverwaltungen in gleichem Masse gerechter und billiger Erwägung zu unterziehen. In zahlreichen Fällen haben erhobene Beschwerden Material für die Revision des Betriebs-Reglements und für den Entwurf des Reichs-Eisenbahn-Gesetzes geliefert.

Schliesslich hat das Reichs-Eisenbahn-Amt dankend anzuerkennen, dass seine Bestrebungen von den Bundesregierungen bereitwilligst gefördert wurden und dass in keinem Falle die Bitte um Unterstützung abgelehnt worden ist.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt.
Scheele.

* **Pferdeeisenbahnen.** Es liegen uns eine Anzahl Geschäftsberichte, Rechnungsabschlüsse und Notizen von Pferdebahnen in Deutschland und Oesterreich-Ungarn vor, denen wir (bezüglich der Betriebsergebnisse der Leipziger Pferdebahn in 1873 auf No. 4 S. 47 d. Ztg. verweisend) Folgendes entnehmen:

Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft E. Besckow. Auf der Berlin-Charlottenburger Pferdebahn sind im abgelaufenen Jahre 3 002 366 Personen befördert und dafür 214 812 Thlr. vereinnahmt worden; 443 571 Personen und 25 252 Thlr. mehr als im vorangegangenen Jahre. Die Nothwendigkeit den Betrieb zu steigern und demgemäss den Pferdebestand zu vermehren, die Gehalte der Angestellten zeitentsprechend zu vermehren, endlich der Umstand, dass 16 782 Thlr. mehr als im vorangegangenen Jahre für Reparatur des Bahnplanums aufzuwenden waren, veranlassten indes, dass sich der reine Ueberschuss pro 1873 etwas niedriger stellt, als pro 1872, so dass nur eine Dividende von 22% zur Vertheilung gebracht werden konnte. Die Verhandlungen der Gesellschaft mit den betreffenden Behörden wegen Herstellung des zweiten Geleises sind noch immer nicht beendet, obschon sie bereits weit über Jahr und Tag dauern.

Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft. Die Gesellschaft hat im Laufe des verflossenen Jahres 14 603 Meter Bahngeleise fertig gestellt, von denen am Schlusse des Jahres sich 12243 M. im Betriebe befanden. Die Strecke Rosenthaler Thor-Gesundbrunnen wurde am 8. Juli dem Betriebe übergeben. Derselbe konnte sich jedoch nur bis zu dem Puncte der Badstrasse erstrecken, welcher von den Geleisen der Berlin-Stettiner Eisenbahn durchschnitten wird, da das Directorium dieser Bahn die Kreuzung ihrer Geleise durch die der Pferdebahn nicht gestatten wollte. Nachdem diese Kreuzung erlangt war, ist dieselbe in den ersten Tagen des Januar c. ausgeführt worden. Diese Bahn ist, mit Ausnahme erwähnter Kreuzung und etwa 170 Meter vor dem Ende der Strecke in den Bahnhof, doppelgeleisig und umfasst 6 217 Meter Geleise. Die Verbindung des Rosenthaler Thores mit dem Oranienburger Thor durch die Elsasser (Thor-) Strasse ist am 13. September dem Betriebe übergeben worden. Auch diese Strecke ist durchweg zweigeleisig und umfasst 2078 Meter Geleise. Die Strecke Potsdamer Thor-Hallisches Thor in der Königsgrätzer Strasse ist am 18. November in Betrieb gesetzt worden; sie ist zum grössten Theile zweigeleisig und umfasst 3088 Meter Geleise. Die weitere Strecke dieser Bahn in der Belle-Alliance Strasse bis zur Baruther Strasse, 860 Meter Geleise enthaltend, ist am 24. December in Betrieb genommen worden. Von der Bahn in der Lothringer (Wollank) Strasse sind im vergangenen Jahre 1060 Meter Geleise fertig gestellt worden. Der Anschluss an die Linien nach Pankow und Gesundbrunnen, sowie die Inbetriebsetzung erfolgte im Laufe dieses Jahres. Die Linie Schönhauser Thor-Pankow, deren Genehmigung erst im October erfolgt ist, befindet sich in Ausführung und sollte im Mai c. vollendet werden. Für die Linie Oranienburger Thor-Moabit-Charlottenburg wurden bis jetzt ca. 1000 Meter Schienen gelegt.

Die im Vorjahre hergestellten 14 603 Meter Geleise haben einen Kostenaufwand von 377 731 Thlr. verursacht; es kostet somit der Meter Geleise incl. Pflasterung, Regulirung von Strassen, Brücken, sowie allen Nebenarbeiten $25{,}_{8}$ Thlr. Im Laufe des gegenwärtigen Jahres werden voraussichtlich die Linien 1) Schönhauser Thor-Pankow, 2) Hallesches Thor-Tempelhof, 3) Oranienburger Thor-Tegeler Schiessplätze, und 4) Oranienburger Thor Moabit-Charlottenburg im Bau vollendet und dem Betriebe übergeben werden.

Zum Betriebe der Bahnen waren ult. 1873 44 Wagen und 137 Pferde vorhanden. Auf der Strecke Rosenthaler Thor-Gesundbrunnen sind in 177 Tagen und 42 350 Touren 712 753 Personen befördert und hierfür 38 997 Thlr. eingenommen worden. Die Ausgaben betrugen 27 415 Thlr., daher stellt sich der Brutto-Ertrag auf 11 582 Thlr., was bei einem Anlagecapital für diese Strecke von 390 653 Thlr., einer Verzinsung von $5^{11}/_{12}$% gleich kommt. Auf der Linie Potsdamer Thor-Hallesches Thor und der sich in der Belle-Alliance Strasse anschliessenden Strecke wurden in 44 Tagen und 6762 Touren 68 029 Personen befördert und hierfür 2269 Thlr. eingenommen. Die Ausgabe betrug 1508 Thlr., daher der Brutto-Ertrag 761 Thlr., was eine Verzinsung des Anlagecapitals von 78 695 Thlr. mit $8{,}_{9}$% repräsentirt. Der Gesammtgewinn im Jahre 1873 war 13 322 Thlr., wovon 10 739 Thlr. zu verschiedenen Abschreibungen verwendet und 2583 Thlr. der Generalversammlung zur Disposition gestellt werden. Die Verzinsung des Anlagecapitals erfolgte bis zum Schluss des Jahres 1873 für Rechnung des Baues.

Pferdebahn Barmen-Elberfeld. Ein Theil der Strecke 7000 lfde. Meter Doppelgeleis von Barmen bis zur katholischen Kirche Elberfeld ist am 10. April c. eröffnet worden. Die Strecke wird jetzt nur stündlich befahren und zwar 14 Touren pro Tag hin und zurück, jede Tour 14 000 Meter. Vom 10. bis 30. April sind damit 42 769 Personen befördert worden. Dabei ist zu bemerken, dass zur Zeit noch neben der Pferdebahn bis zum vollendeten Ausbau derselben, die bisherige Omnibuslinie Barmen-Elberfeld besteht.

Die Continental-Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft hat mit ihren Pferdebahnen in Dresden und Hannover*) im Jahre 1873 einen Reingewinn von 25 938 Thlr. erzielt und daraus 3% Dividende an die Actionäre vertheilt. (Im Vorjahre $4^{8}/_{15}$%).

Ueber die **Danziger Pferdebahn** sind uns erst in späterer Zeit Mittheilungen zugesichert.

Die Frankfurter Trambahn hat sehr an Popularität gewonnen, indem im abgelaufenen Betriebsjahre weit über 1 Million Billete verbraucht wurden auf einer doppelgeleisigen Strecke von ca. 3 Kilometer. Neuerdings wurde der Weiterbau nach Osten bewilligt und zwar einmal nach dem neu eröffneten zoologischen Garten resp. dem Ostbahnhof und ferner nach der ½ Stunde entfernten Ortschaft Bornheim, welche durch eine mit Villen bebaute Strasse mit der Stadt zusammenhängt. Nach Vollendung dieser Linie werden etwa 8 Kilometer in Betrieb gesetzt werden können.

Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg. Die Zahl der im Jahre 1873 beförderten Personen hat gegen das Vorjahr wiederum eine Zunahme aufzuweisen, indem dieselbe um 222 798 gestiegen ist und 2 762 867 betragen hat, wobei die Abonnenten noch nicht eingeschlossen sind. Die Einnahme war 191 532 Thlr., die Ausgabe 135 142 Thlr., so dass sich der Ueberschuss auf 56 390 Thlr. beläuft. Hiervon wurden

* Dieselbe geht vom Döhrener Thurm über den Aegithienthorplatz und Königswarterplatz nach Herrnhausen mit Zweigbahn vom Aegithienthorplatz zum Altenbekener Bahnhof.

16 390 Thlr zu verschiedenen Abschreibungen, 2000 Thlr. zum Reservefond, 2000 Thlr. zu Tantièmen und 36 000 Thlr. zur Austheilung einer Dividende von 14 Thlr. 16 sh. per Actie (8%) verwendet. Die Dividende des Vorjahres war 7%.

Möllensee-Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft. Diese Bahn dient zum Transport der im Dorfe Herzfelde bei Rüdersdorf in grossen Quantitäten fabricirten Ziegelsteine vorzüglicher Qualität bis zur Wasserstrasse und hat der Betrieb im April c. begonnen.

Stuttgarter Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Die Bahn hatte im Jahre 1873 eine Frequenz von 1 384 214 Personen und eine Einnahme von 138 421 Fl. Die stärkste Benutzung war im Juli, die geringste im Februar. Von dem erzielten Reingewinn mit 27 256 Fl. wurde eine Dividende von 5½% an die Actionäre vertheilt. (Dividende des Vorjahres 4½%).

Von der **Arader Strassenbahn und Ziegelfabriks-Actien-Gesellschaft** ist uns der Geschäftsbericht pro 1873 noch nicht zugekommen.

Ofener Strassenbahn-Gesellschaft. Aus dem, der am 31. März c. stattgehabten Generalversammlung vorgelesenen Berichte pro 1873 entnehmen wir nach dem „Ungarischen Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt", dass das Unternehmen in seiner Consolidirung auch im verflossenen ungünstigen Jahre Fortschritte gemacht hat. In Folge des schlechten Wetters im Frühjahre und des Umstandes, dass wegen der Krisis viele Villen im Auwinkel leer standen, war namentlich der Verkehr auf der Auwinkellinie wesentlich schwächer, als im Vorjahre. Eingenommen wurden 146 789 Fl. (gegen 163 835 in 1872), dagegen waren auch die Ausgaben um 7766 Fl. geringer. Der Reingewinn betrug 21 308 Fl., von welchem nach den statutenmässigen Abzügen 17 046 Fl. zur Vertheilung an die Actionäre erübrigt würden. Auf Antrag des Verwaltungsrathes beschloss jedoch die Generalversammlung diese Summe zur weiteren Tilgung der Passiva zu verwenden, welche dadurch nur noch 16 900 Fl. betragen. Durch den Bau der Margaretheninselbrücke und die Herstellung der Verbindung mit der Pester Strassenbahn wird eine bedeutende Steigerung des Verkehrs erhofft.

Pester Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Einnahmen in 1873 haben betragen: Für Personen 819 999 Fl., für Güter 4112 Fl., für Verschiedenes 16 476 Fl., Gewinnrest von 1872 330 Fl., zusammen 840 917 Fl.; die Ausgaben incl. Abschreibungen 523 413 Fl., daher der Ueberschuss 317 504 Fl. Der nach Verzinsung des Actiencapitals mit 5%, nach Dotirung des Reserve- und Pensionsfonds und Gewährung der Tantièmen noch bleibende Rest wurde zu einer Dividende von 25 Fl. auf die Actie verwendet, welche sich daher mit 17½% (wie im Vorjahre) verzinst hat.

Temesvarer Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft. Die allgemeine Geschäftsstockung, welche das Jahr 1873 characterisirt, wirkte auch hier nachtheilig, so dass ein negativer Ausfall von 6346 Fl. gegenüber dem Vorjahre erfolgte. Ueberdiess mussten 6404 Fl. Fahrkarten-Stempelsteuer für die verflossene Betriebsperiode nachgezahlt werden, indem das Finanzärar die Ausfolgung von halben Karten für die halbe Strecke nicht acceptirte. Hierdurch schliesst das Betriebsconto mit dem verhältnissmässig geringen Gewinn von 6395 Fl. ab, welcher für das Jahr 1874 vorgeschrieben werden soll, um einen noch bestehenden Kaufschillingsrest baldmöglichst zu tilgen.

Wiener Tramway-Gesellschaft. Die Länge der Linien erhöhte sich im vergangenen Jahre auf $4{,}_9$ Oesterr. Meilen, die Länge der Geleise auf $10{,}_8$ Meilen. Die Geleislänge der im Jahre 1873 neu hergestellten Linien beträgt nahezu 5 Meilen. Der Wagenpark wurde durch Anschaffung von 137 Stück Waggons auf 554 Stück gebracht. Zur Durchführung des erhöhten Betriebes während der Weltausstellung wurden im Frühjahre 1100 Pferde angekauft. Der Pferdebestand im Juli betrug über 2000 Stück. Befördert wurden 31 119 110 Personen; die stärkste Frequenz war im Juli, die gerinste im Februar. Die Einnahmen waren aus dem Personenverkehr 3 302 375 Fl., aus anderen Quellen 117 590 Fl., zusammen 3 419 965 Fl.; die Ausgaben 2 940 014 Fl., daher der Gewinn 479 951 Fl.

Nun aber hat die Tramway-Bau-Gesellschaft im Jahr 1873 einen Verlust von 2 665 050 Fl. erlitten. Zur partiellen Deckung desselben wird obiger Gewinn und überdiess der Reservefond der Tramway-Gesellschaft von 1 000 000 verwendet, so dass noch ein gemeinschaftlicher Verlust von 1 185 099 Fl. verbleibt. Daran participirt, je nach Verhältniss des Gesellschaftscapitals, die Tramway-Gesellschaft 624 836 Fl., die Tramway-Bau-Gesellschaft mit 560 263 Fl.

Ueber den Stand der Pferdebahn-Angelegenheit zu München und Nürnberg-Fürth haben wir Folgendes erfahren:

In **München** wurden die vom Stadtmagistrate im Einvernehmen mit der Kgl. Polizeidirection aufgestellten Bedingungen, unter welchen die Herstellung einer Pferdebahn gestattet werden kann, vor einigen Wochen den verschiedenen Bewerbern mitgetheilt. Der Termin zur Einreichung der Gesuche ist noch nicht abgelaufen.

Für **Nürnberg-Fürth** liegt gegenwärtig das Gesuch um Genehmigung der Concession bei der Kgl. Kreisregierung von Mittelfranken in Anspach. Das zur Anlage nöthige Geld ist vorhanden und sollen die Arbeiten in Angriff genommen werden, sobald die Regierungsgenehmigung ertheilt ist.

Zur Erbauung von Pferdebahnen in **Düsseldorf**, wo solche bei dem ebenen Terrain und den breiten Strassen (15—25 Meter) sehr gut auszuführen sind, ist die Concession ausgeschrieben. Es sind auch mehrere Meldungen eingegangen, indess ist ein Beschluss der betreffenden Commission augenblicklich noch nicht gefasst.

In **Wiesbaden** fand am 5. Mai c. eine Versammlung dortiger Einwohner zur Besprechung der Pferdebahn-Angelegenheit statt, welche einstimmig das Bedürfniss einer Pferdebahn für Wiesbaden anerkannte. Die Ausführung derselben ist gesichert, wenn von Seiten der dasigen Einwohnerschaft circa die Hälfte der auf 85 000 Thlr. veranschlagten Bausumme aufgebracht werden kann, weshalb das Comité Zeichnungslisten in Circulation gesetzt hat.

In **Hamburg** hat sich im Januar d. J. eine Actiengesesellschaft constituirt behufs Herstellung einer ca. 8 Meilen langen Pferdebahn von Hamburg (Altona) nach Quickborn in Holstein. Die Ausführung dieses Unternehmens ist namentlich auf die Ausbeutung des bedeutenden Torfmoores bei Himmelmoor berechnet. Man beabsichtigte die Bahn noch im Laufe des Jahres herzustellen und soll der Betrieb auf derselben durch Dampf-Omnibus erfolgen.

Ueber Anlage von Pferdebahnen in **Stettin** werden augenblicklich Verhandlungen nicht geführt und dürfte das Project wohl erst nach Bestätigung des neuen Bebauungsplanes für Stettin zur Wiederaufnahme kommen.

Wie es mit dem Project der Anlage einer Pferdebahn in **Magdeburg** und der Ausführung der unterm 3. März 1873 concessionirten Tramwaybahn in **Prag** gegenwärtig steht, darüber haben wir etwas Bestimmtes nicht erfahren können.

-k- **Aus Sachsen.** (Chemnitz-Komotau; Cottbus-Grossenhain und Oberlausitzer Eisenbahn; Mehltheuer-Weida; Altenburg-Zeitz; Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn; Chemnitz-Aue-Adorf; Muldenthaleisenbahn; Sächsische Eisenbahnbau-Gesellschaft; Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn; Sächsisches Eisenbahndecret.)

Der Verwaltungsrath der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft beruft die Actionaire zum 18. Juni d. J. zu einer ausserordentlichen Generalversammlung, auf deren Tagesordnung folgende Gegenstände stehen: 1) Bericht über die Gesammtlage des Unternehmens; 2) Vortrag über das Verhältniss zur Baugesellschaft für Eisenbahn-Unternehmungen F. Plessner u. Co. und damit in Verbindung stehende Beschlüsse; 3) Beschlussfassung über die durch den Zurückfall der Actien an die Gesellschaft nöthig werdende Beschaffung der zur Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel.

Auf Grund der Beschlüsse der am 14. April a. c. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung, den Weiterbau der Bahn von Cottbus nach Frankfurt a/O. betreffend, schreibt der Vorstand der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft eine zehnprocentige Einzahlung auf das hierzu benöthigte Anlagecapital von 3 500 000 Thalern mit der Maasgabe aus, dass die Inhaber der bisherigen alten Actien und Stammprioritätsactien hierbei ein Bezugsrecht der neuen Actien resp. Stammprioritätsactien in der Weise erhalten, dass auf jede alte Actie zwei neue entfallen. Die Concession der Strecke Cottbus-Frankfurt a/O. ist, wie bereits gemeldet, inzwischen ertheilt.

Uebrigens ist zufolge Vereinbarung zwischen der Leipzig-Dresdner und der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft die Betriebsverwaltung der letzteren Eisenbahn bereits am 1. Juni a. c. auf die eigene Verwaltung übergegangen. Es ist hierbei der Umstand maassgebend gewesen, dass an diesem Tage die Betriebseröffnung der Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkenberger) Eisenbahn stattfand, diese aber mit der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn unter einer gemeinschaftlichen Verwaltung, welche ihren Sitz in Cottbus hat, steht. Die gemeinschaftliche Verwaltung besteht aus: Baurath Wilde als Vorsitzendem, Dr. Rosenberg und Dr. Z. von Lingenthal, sämmtlich in Cottbus, und Kaufmann Sander und Advocat Oehme in Leipzig (gleichzeitig Mitglieder des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie) als Mitglieder.

Ueber die finanzielle Lage der Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn-Gesellschaft, welche sich besonders darin aussprach, dass sie nicht die Mittel zur Einlösung des Juli-Coupons der Prioritäts-Obligationen werde aufbringen können, verlautet, dass die Mittel hierzu vorhanden sind und die Einlösung prompt stattfinden wird. Richtig dagegen ist, dass der General-Bauunternehmer Grambow den von ihm übernommenen Theil der Prioritäts-Obligationen nicht oder nicht vollständig hat begeben können, so dass er sich wegen Fertigstellung des Bahnbaues in Verlegenheiten befindet. Im Augenblicke schweben Verhandlungen in dieser Beziehung, über deren Ergebniss der am 29. Juni stattfindenden ordentlichen Generalversammlung durch den vorher zu veröffentlichenden Geschäftsbericht Mittheilung gemacht werden wird.

Am 22. Mai a. c. fand zu Altenburg die ordentliche Generalversammlung der Actionaire der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn-Gesellschaft statt. Der Vorstand beantragte: 1) den nach dem dechagirten Abschlusse des ersten Betriebsjahres vorhandenen 63 345 Thlr. 24 Sgr. 1 Pf. betragenden Gewinn dahin zu verwenden, dass davon dem Vorstande 4 Proc., den Revisoren 1 Proc. Tantième gewährt, an die Inhaber der Stammprioritäts-Actien auf 1½ Kalenderjahr 7½ und an die Besitzer der Stammactien auf die gleiche Dauer 1½ Proc. Dividende vertheilt und die überschiessenden 603 Thlr. 15 Sgr. 4 Pf. dem nächsten Jahre gutgeschrieben werden; 2) die durch verschiedene im Geschäftsbericht mitgetheilte Neu- und Erweiterungsbauten, sowie durch Erwer-

bung des erforderlichen Grundbesitzes entstandenen Aufwände, soweit Verwilligung dafür nicht bereits von einer früheren Generelversammlung ertheilt, durch Ausgabe eines entsprechenden Theiles der $4^1/_2$procentigen Prioritäten der Gesellschaft zu decken; 3) 19 Bahnwärter-Wohnhäuser, deren Kostenaufwand mit 30 140 Thlr. excl. ungefähr 1200 Thlr. für Grunderwerb veranschlagt ist, herzustellen und die Bedarfssumme ebenfalls durch Ausgabe eines entsprechenden Theils von $4^1/_2$procentigen Prioritäten zu decken, und wurden dieselben einstimmig genehmigt. Demnächst wurden in den Vorstand (vom 1. Januar 1875 ab) die Herren Geh. Regierungsrath Oberbürgermeister Laurentius aus Altenburg und Fabrikant Woldemar Brehm aus Zeitz gewählt.

Aus dem soeben ausgegebenen Geschäftsberichte der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn pro 1873 sind folgende Daten hervorzuheben: Es beliefen sich die Transporte auf 110 161 Wagenladungen und die Frachteinnahme auf 164 132 Thlr., gegen das Vorjahr also mehr 17 158 Wagenladungen mit 26 293 Thlr. Frachteinnahme. Der Durchschnittsbetrag der Fracht per Wagenladung berechnete sich im Jahre 1873 auf 1 Thlr. 14 Gr. 6 Pf., gegen 1 Thlr. 14 Gr. 4 Pf. im Jahre 1872. Der Betriebsaufwand hat mit den nöthigen Ueberschreibungen auf die Erneuerungsfonds für Locomotiven, Schienen und Schwellen im abgelaufenen Geschäftsjahre 53 293 Thlr. erfordert. Die Betriebsausgaben belaufen sich gegen das Vorjahr um 3860 Thlr. = $7,_{81}$ Proc. höher. Der Reingewinn beträgt 78 895 Thlr., von dem 78 408 Thlr. = 44 Proc. Dividende gezahlt und 487 Thlr. auf neue Rechnung vorgetragen worden sind.

Im Bilanzconto sind aus dem Debet zu bemerken:

Bauconto	255 078	Thlr.	7	Gr.	2	Pf.
Locomotivconto	49 960	„	—	„	—	„
Debitoren	79 385	„	11	„	8	„

aus dem Credit:

Actiencapital	178 200	„	—	„	—	„
Anleiheconto	36 900	„	—	„	—	„
Erneuerungsfonds für Bahnschwellen	12 805	„	16	„	3	„
für Schienen	26 971	„	19	„	5	„
„ Locomotiven	24 962	„	2	„	5	„
Reservefonds	30 000	„	—	„	—	„

Die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft hielt am 23. Mai unter Vorsitz des Hofraths Ackermann in Dresden ihre erste ordentliche Generalversammlung ab, an welcher sich einschliesslich des Vertreters des Sächsischen Staatsfiscus, welcher Eigenthümer von Actien ist, 46 Actionaire mit 60 535 Actien und ebensoviel Stimmen betheiligten. In letzterer Zahl war indessen der fiscalische Actienbesitz nicht mit inbegriffen. Nachdem vorher auf Antrag eines Actionairs constatirt worden, dass die Sächsische Eisenbahnbau-Gesellschaft, welche die Ausführung des Baues übernommen hat, 38 025 Actien und Stimmen in ihrer Hand vereinigte, und auf Vortrag der Druckvorlagen verzichtet worden war, entspann sich eine längere Debatte, aus welcher hervorging, dass die Eisenbahn-Gesellschaft durch die misslichen finanziellen Verhältnisse der den Bau der Bahn in General-Entreprise ausführenden Sächsischen Eisenbahnbau-Gesellschaft in eine kritische Lage gerathen, aus welcher sie sich nur durch Lösung der bestehenden Vertragsverhältnisse zu befreien vermag. Der Director der Eisenbahn-Gesellschaft, Geh. Finanzrath Schickert von Dresden, erstattete Namens des Aufsichtsrathes ausführlichen Bericht über die mit der Kgl. Sächs. Staatsregierung gepflogenen Verhandlungen wegen Uebernahme der Bahn durch den Staat. Letztere hatten zu einem Abkommen insofern geführt, als zwischen beiden Theilen proponirt worden war, dass die Eisenbahn-Gesellschaft freiwillig liquidiren und der Staat das, was von Seiten der Gesellschaft bereits hergestellt und verwendet worden, zu günstigen Bedingungen übernehmen sollte. Die darüber sprechende Vorlage war bereits an die Stände gelangt, die Finanzdeputation der zweiten Kammer hat aber die finanzielle Lage der Bahn für zu günstig befunden, um die Vorlage bei den Ständen befürworten zu können und ist der Vorstand der Bahngesellschaft hiernach abweisend beschieden worden. Im Laufe der Discussion über diesen Gegenstand der Tagesordnung hatte Actionair Bankier Arnhold aus Dresden den Antrag gestellt: „Die Generalversammlung beschliesst, 1) den Aufsichtsrath und Vorstand zu ermächtigen, mit der Sächs. Eisenbahnbau-Gesellschaft in Verhandlung zu treten, um die Lösung der mit ihr geschlossenen Verträge, eventuell die Sistirung des Baues herbeizuführen und 2) ersucht die Organe der Gesellschaft, über das Resultat der Verhandlungen einer womöglich binnen 4 Wochen einzuberufenden Generalversammlung Bericht zu erstatten.“ Bei der Abstimmung über den ersten Theil dieses Antrages wurden 19 353 Stimmen für und 40 460 Stimmen gegen denselben abgegeben. Da aber unter den letzteren die 38 025 Stimmen des Vertreters der Sächs. Eisenbahnbau-Gesellschaft befindlich und dieser vorher seine Abstimmung ausdrücklich dahin motivirt hatte, dass sie sich nur gegen das Amendement wegen Sistirung des Baues richten solle, so galt der Arnhold'sche Antrag ad 1 mit dieser Beschränkung als angenommen. Der zweite Theil desselben, bezüglich dessen sich der Vertreter der Sächs. Eisenbahnbau-Gesellschaft der Abstimmung enthielt, fand einstimmige Annahme. Die Dechargirung des Aufsichtsrathes und der Direction wurde einstimmig ausgesprochen. Bei den Ergänzungswahlen für den Aufsichtsrath wurden Bankdirector Beckh aus Dresden und Rittergutsbesitzer von Querfurth auf Schönheida gewählt.

Die Sächsische Eisenbahnbau-Gesellschaft beruft jetzt eine Generalversammlung auf den 30. Juni d. J., auf deren Tagesordnung u. A. die Mittheilung und Beschlussfassung über die Lösung der mit der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Bauverträge und der übrigen damit zusammenhängenden Vereinbarungen steht.

Der Aufsichtsrath der Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn-Gesellschaft beruft die Actionaire auf den 23. Juni d. J. zur ordentlichen Generalversammlung, auf deren Tagesordnung neben den üblichen Gegenständen auch die Beschlussfassung über Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe in Höhe von 460 000 Thlrn. steht. Sollte ausserdem beschlossen werden, die benachbarten Kohlenwerke mit Verbindungsbahnen zu versehen, so sind 850 000 Thlr. erforderlich.

Nach der von der Direction der Muldenthaleisenbahn veröffentlichten Bilanz pro 1873 beträgt das Actiencapital 9 000 000 Thlr., (davon 4 500 000 Thlr. in Stammactien). An Arbeiten, Grunderwerb wurden verausgabt 410 264 Thlr., für Betriebsmittel 263 567 Thlr., an Verwaltungskosten 12 118 Thlr., für Hauptverwaltung 31 400 Thlr., zur Einlösung von Coupons bis 31. December 1873 233 907 Thlr., Debitores umfassen 4 905 348 Thlr., Wechselbestand 297 014 Thlr.

Ein der Sächsischen zweiten Ständekammer Seitens der Regierung vorgelegtes Decret, den Neubau von Eisenbahnen anlangend, betrifft 1) Müglitzthalbahn und Pirna-Duxer Eisenbahn. Die für diese beiden Bahnprojecte bestehenden Comités haben sich zu gemeinschaftlicher Ausführung vereinigt. Die Regierung hat diese Vereinigung genehmigt und beantragt bei der Kammer die Ermächtigung zur Anwendung des Expropriationsgesetzes auch auf die Verbindungslinie von Hellendorf nach Fürstenau-Müglitz. 2) Schluckenau-Sohland und Schluckenau-Sebnitz. Die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft beabsichtigt, ihre Linien mit der im Bau begriffenen Südlausitzer und der Krippen-Neustädter Staatseisenbahn in Verbindung zu setzen derart, dass sie ihre Linie Rumburg-Schluckenau einerseits nach Sohland, andererseits nach Sebnitz verlängert. Für die ersteren dieser beiden Linien ist schon im Jahre 1868 die Genehmigung ertheilt. Die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft hat die Vorarbeiten dieser Linie, deren in Sachsen gelegene Strecke $3,_{162}$ Kilometer lang ist, zur Genehmigung vorgelegt, und diese Vorarbeiten haben zu wesentlichen Bedenken nicht Anlass gegeben. Dagegen hat die Nordbahn-Gesellschaft für die zweite Linie Schluckenau-Sebnitz noch keine Vorarbeiten machen können, weil die Lage des Bahnhofs Sebnitz der Sächsischen Staatsbahn noch nicht festgestellt ist. Da aber die fragliche Linie nur auf wenige 100 Meter das Sächsische Staatsgebiet berührt, so beantragt die Regierung, die Ausdehnung der Concession auch für die Linie Schluckenau-Sebnitz. 3) Kohlenbahnen der Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn-Gesellschaft. Die genannte Eisenbahn Gesellschaft beabsichtigt, ihre Hauptlinie mit den westlich von der Zwickau-Schwarzenberger Staatsbahn gelegenen Kohlenschächten durch Zweigbahnen zu verbinden. Zwar hat die Regierung gegen die eingereichten Vorarbeiten mancherlei Bedenken, verkennt aber andererseits nicht, dass die projectirten Verbindungen theilweise die Kohlenabfuhr auf einem kürzeren, als dem bisherigen Wege gestatten, und beantragt deshalb Anwendung des Expropriationsgesetzes auch für die erwähnten Zweigbahnen. 4) Voigtsgrün-Greiz. In Reichenbach i/V. ist ein Comité zusammengetreten, welches eine bei der Haltestelle Voigtsgrün der Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn abzweigende Bahn über Reichenbach, Mylau, Netzschkau nach Greiz auszuführen beabsichtigt. Es soll damit für die Zuführung der Kohlen nach dem unteren Theile von Reichenbach eine zweite Linie geschaffen und die Stadt Mylau, sowie die Fabriken im Göltzschthale in das Eisenbahnnetz gezogen werden. Die Unternehmer haben sich noch die Erwägung vorbehalten, ob sie diese Bahn als normalspurige Secundairbahn bauen werden, und die Regierung beantragt auch hierfür die Anwendung des Expropriationsgesetzes. 5) Dresden-Wilsdruff-Leipzig. Für diese Linie waren bereits im Juni vor. J. die generellen Vorarbeiten vorgelegt worden, welche nicht vollständig befriedigten, weil die Linie ungeachtet der erheblichen Längenentwicklung sehr starke Steigungen und viele verlorene Gefälle zeigte. Neuerdings sind anderweite neue Vorarbeiten eingereicht, welche ganz wesentliche Verbesserungen des ersten Projects ergeben. Darnach ist die Linie, allerdings unter höherem Kostenaufwande durch schwierige Bauten veranlasst, der Luftlinie möglichst genähert, das ursprüngliche Steigungsmaximum von 1:80 ist auf 1:100 ermässigt, verlorene Gefälle sind vermieden, die grösste Höhe, welche die Bahn zu ersteigen hat, ist um 55 Meter vermindert und die Bahnlänge um $6,_5$ Kilometer verkürzt worden. Freilich wird durch das neue Project die Stadt Wilsdruff nicht mehr berührt, sondern nur durch eine Zweigbahn mit der Hauptlinie verbunden. Diese Zweigbahn kann später nach dem Plauenschen Grunde fortgeführt werden. Auch die Meissner Zweiglinie ist gegen das zuerst eingereichte Project wesentlich verbessert, indem die Entfernung zwischen Meissen und Leipzig um $6,_4$ Kilometer verkürzt, das Steigungsmaximum von 1:60 auf 1:100 ermässigt und der in Meissen auf dem linken Elbufer anzulegende Bahnhof der Stadt wesentlich genähert worden ist. Hiernach besteht das Gesammtproject aus folgenden 3 Linien: a) der Hauptlinie von Dresden über Röhrsdorf, Graupzig, Neckanitz, Ostrau, Mügeln, Mutzschen, Trebsen, Ammelshain, Hirschfeld nach Leipzig; b) der Linie von Meissen über Zehren, Lommatsch nach Neckanitz und c) der Zweiglinie von Wilsdruff nach Röhrsdorf. Die Regierung beantragt,

ihr die Ermächtigung zur Ertheilung des Expropriationsgesetzes zu geben. 6) Oberoderwitz-Eibau. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche sich der Durchführung der Südlausitzer Staatsbahn durch den Böhmischen Ort Warnsdorf entgegenstellen, hat die Regierung generelle Vorarbeiten für eine Verbindungsbahn von Oberoderwitz nach dem Bahnhofe Eibau an der Südlausitzer Bahn ausführen lassen. Diese Verbindungsbahn würde bei einer Länge von 6,258 Meter ein Steigungsmaximum von 1:80 erhalten. Der kleinste Curvenhalbmesser würde 300 Meter betragen, aber nur einmal beim Bahnhofe Oberoderwitz vorkommen. Einschliesslich des Aufwandes für die dann nöthig werdende Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Scheibe-Oberoderwitz der Löbau-Zittauer Eisenbahn würde der Gesammtaufwand sich auf 531 000 Thlr. belaufen. In neuester Zeit hat die Oesterreichische Regierung ihre betheiligten Behörden angewiesen, alles aufzubieten, um die Durchführung der Sächsischen Bahn durch Warnsdosf zu erleichtern, in welchem Falle das Project Oberoderwitz-Eibau nicht zur Ausführung gelangen wird.

* **Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.** Am 1. Juni c. ist die hinter Zehlendorf von der Berlin-Potsdamer Strecke abzweigende und kurz vor Kohlhasenbrück wieder einmündende Wannenseebahn dem Betriebe übergeben worden. In Schlachtensee befindet sich der Bahnhof bei der neuen Fischerhütte. Auf der Tour Berlin-Potsdam via Schlachtensee und umgekehrt coursiren täglich 21 Züge.

* **Köln-Mindener Eisenbahn.** Am 1. d. M. wurde von der Venlo-Hamburger Bahnlinie die Linie Bremen-Harburg eröffnet, so dass nunmehr dieselbe von Wesel bis Hamburg dem Verkehr übergeben und nur noch die Strecke Venlo-Wesel im Bau begriffen ist. (Siehe die officielle Bekanntmachung Seite 491). Ausführlichere Mittheilungen über die Bedeutung der Venlo-Hamburger Bahn behalten wir uns für eine der nächsten Nummern vor.

— *tz* — **Berlin-Stettiner Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Der Verkehr auf den Linien der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere auf der Stammbahn Berlin-Stettin-Stargard etc. hat im Jahre 1873 recht erheblich zugenommen und auch eine entsprechende Brutto-Mehr-Einnahme gegen das Jahr 1872 zur Folge gehabt, wogegen die Betriebskosten in einem Maasse zugenommen haben, welches in keinem richtigen Verhältnisse zu der erzielten Brutto-Mehr-Einnahme steht.

Im Vergleiche zum Vorjahre sind gestiegen:

		die Brutto-Einnahmen	die Betriebs-Ausgaben
bei der Stammbahn etc.	um Proc.	16,89	30,46
„ „ Stargard-Cöslin-Colberger Bahn	„ „	10,38	22,23
„ „ Cöslin-Danziger Bahn	„ „	6,40	15,96
„ „ Vorpommerschen Bahn	„ „	11,66	16,01

Diese unverhältnissmässige Vermehrung der Betriebskosten hatte zur Folge, dass die Reineinnahme gegen das Vorjahr zurückgeblieben und eine geringere Dividende zur Vertheilung gekommen ist.

Die speciellen Verkehrs-Ergebnisse waren folgende:

Befördert wurden:	auf der Stammbahn etc.	Stargard-Cöslin-Colb.	Cöslin-Danziger B.	Vorpommerschen B.
Personen in der I. Wagencl.	9507	1504	739	3867
II. „	260302	53139	80040	92677
III. „	712362	168430	467377	339372
IV. „	988589	238251	308975	337619
Militärs	68131	24658	16366	32554
zusammen Personen	2038891	485982	873497	806089
gegen d. Vorjahr mehr	257211	51035	55236	92841
Passagiergepäck Ctr.	131130	42202	27545	63317
Equipagen Stck.	780	102	72	235
Pferde „	10548	4150	4138	4323
Hunde „	8909	2670	2525	3143
Postgüter Ctr.	22094	5823	2878	10005
Eilgüter „	249550	45527	23686	84535
Frachtgüter „	29324973	4871137	3048696	5516313
Betriebsdienst und Baugüter „	6371418	844384	574380	1524575
gegen das Vorjahr sind an Gütern mehr befördert Ctr.	11056748	1055852	413800	1435538
Thiere Stck.	609982	261540	182338	208323
Eisenb.-Fahrzeuge „	653	51	—	518
Durchschnittlich hat durchfahren				
jede Person Kilom.	51,0	56,3	25,0	46,6
jeder Ctr. Gut „	87,3	83,6	70,0	58,9
Die specifische Frequenz betrug				
Personen-Kilometer	469101	158204	110411	159856
Güter-Kilometer	14431512	2972513	1382392	1879645
Eingenommen sind				
pro Person u. Kil. Pfg.	4,1	4,1	4,0	4,1
„ Ctr. Gut „	0,27	0,31	0,30	0,37
Die Einnahmen haben betragen				
aus dem Personen-Verkehr Thlr.	1243114	324591	258197	447091
„ „ Güter-V. „	2547763	450545	233514	469076
„ sonst. Quellen „	317471	70653	49606	108237
zusammen „	4108348	845789	541317	1024404
pro Kilom. Bahnl. „	18382	4882	2734	4336
Gegen das Vorjahr mehr „	596127	77589	33007	105527
Die Ausgaben betrugen für die				
Bahn-Verwaltung Thlr.	551710	198692	173666	273809
Transp.-Verwaltg. „	1425105	385555	298334	395195
Allgem. Verwltg. „	78419	60565	69317	82270
zusammen „	2055234	644812	541317	751274
pro Kil. Bahnlänge „	9195	3722	2734	3180
„ Nutzkilometer „	1,13	0,93	0,59	0,88
Die Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	50,02	76,24	100,0	73,34
Gegen das Vorjahr sind dieselben gestiegen um Thlr.	479893	117258	33007	77569
Der Ueberschuss betrug überhaupt „	2053114	200977	—	273130
pro Kil. Bahnlänge „	9186	1159	—	1156
in Proc. des verwendeten Anlage-Capitals „	13,05	1,77	—	2,35
An Betriebsmitteln waren vorhanden:				
Locomotiven Stck.	102	33	34	42
Personenwagen „	170	55	118	100
Lastwagen „	1846	554	596	787
Die Locomotiven haben zurückgelegt Nutzkilometer	1814452	691515	922041	849601
Die Bestände betragen:				
a) der Reservefds. Thlr.	297788	51030	—	40584
b) „ Res.-Baufds. „	956223	889333	209244	1089423

Von dem Ueberschusse der Stammbahn waren nach Abzug der Zinsen etc. der Prioritäts-Obligationen und Actien noch verblieben: 1 381 913 Thlr., welche folgende Verwendung erhalten haben: zur Tantième des Verwaltungsraths 14 015 Thlr., zu 6¾ Proc. Dividende der Stamm-Actien 947 417 Thlr. (einschliesslich der Zinsen sind mithin pro Actie 10¾ Proc. gegen 12¾ Proc. im Vorjahre gezahlt), als Beitrag zum Reservefonds 215 993 Thlr., zur Abgabe an den Staat 192 941 Thlr. und Uebertragung des Restes von 11 547 Thlr. auf die nächste Rechnung.

Bei den anderen Linien reichte der Ueberschuss zur Verzinsung der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen nicht aus, vielmehr mussten zugeschossen werden: bei der Stargard-Cöslin-Colberger Bahn 56 625 Thlr. Seitens der Stammbahn und 195 638 Thlr. Seitens des Staats (42 217 Thlr. mehr als 1872), bei der Vorpommerschen Bahn 246 035 Thlr. Seitens des Staats und bei der Cöslin-Danziger Bahn 42 861 Thlr. Seitens der Stammbahn und 300 027 Thlr. Seitens des Staats.

Ebenso ergab sich bei dem Betriebe der Angermünde-Schwedter Bahn ein Deficit von 2172 Thlr.

— *st* — **Böhmische Westbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Die Verkehrsbewegung des Jahres 1873 hat sowohl in der Personenfrequenz, als auch beim Gütertransporte einen weiteren Aufschwung genommen. Bei dem Umstande, dass die Ueberschwemmungen im Jahre 1872 eine nahezu siebenwöchentliche theilweise Verkehrsunterbrechung zur Folge hatten, dieses Betriebsjahr sohin kein reguläres zu nennen ist, müssen die Ziffern der Transportquantitäten und Einnahmen des Jahres 1873 nicht nur denen des Vorjahres, sondern auch jenen des Jahres 1871 gegenübergestellt werden. Das im Jahre 1873 zur Verfrachtung gelangte Transportquantum weist eine Zunahme gegen das Jahr 1872 um 1 789 365 Ctr. und gegen das Jahr 1871 um 1 752 923 Ctr. aus. Auch im Personenverkehre ist eine progressive Steigerung zu verzeichnen; es wurden nämlich im Berichtsjahre um 60 896 Personen mehr als in 1872 und um 113 063 mehr als in 1871 befördert. Dieses für die Entwickelungsfähigkeit der Unternehmung zeugende Resultat ist zunächst den Massregeln zuzuschreiben, welche sowohl zur Hebung und Förderung des Localverkehrs, als auch des directen und internationalen Verkehrs getroffen wurden. Dass die finanziellen Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres mit der namhaften Verkehrssteigerung nicht im Einklange stehen hat seine Ursache in der Verminderung der Frequenz der höher tarifirten Artikel und der durchschnittlichen Transportdistanz, in den aus Concurrenzrücksichten entstandenen Tarifzuständen und in dem Agioverluste.

Wenn auch die gegenwärtige Geschäftskrisis naturgemäss einen Rückschlag auf den Bahnverkehr ausübt und mehrere in der jüngsten Zeit zur Concessionirung gelangten Concurrenzbahnen ihren Einfluss geltend machen dürften, so kann doch gehofft werden, dass es Angesichts der Entwickelungsfähigkeit des Localverkehrs, der Consolidirung der Bahnanlagen und der Vervollkommnung des Fahrparkes gelingen werde, den entstehenden Concurrenzen wirksam zu begegnen.

Die Länge der gesellschaftlichen Linien ist seit 1863 unverändert 26,16 Meilen geblieben. Die ausser den eigenen Linien betriebenen

Privat-Industrie-Bahnen haben im vergangenen Jahre einen Zuwachs von $2_{,1}$ Kilom. erfahren und beträgt nun die Länge sämmtlicher von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken $30_{,7}$ Meilen = 233 Kilometer. An Betriebsmitteln waren vorhanden 41 Locomotiven, 37 Tender, 80 Personenwagen mit 3320 Sitzplätzen und 1300 verschiedene Lastwagen mit 265 000 Ctr. Tragfähigkeit. Auf eine Bahnmeile entfallen $1_{,55}$ Locomotive, $1_{,4}$ Tender, $3_{,02}$ Personenwagen mit $125_{,45}$ Sitzplätzen und $49_{,12}$ Lastwagen mit 10 013 Ctr. Tragfähigkeit. Die Locomotiven haben 112 997 Meilen zurückgelegt. Befördert wurden: 559 664 Personen, 39 140 Ctr. Gepäck, 160 Pferde, 396 Hunde, 41 Equipagen und 19 627 564 Ctr. Güter. Jeder Reisende hat durchschnittlich $6_{,07}$ Meilen zurückgelegt und 1 Fl. 10 Kr. ertragen; jeder Centner Gut $9_{,01}$ Meilen durchlaufen und $12_{,16}$ Kr. ertragen.

Im Vergleiche mit dem Vorjahre ist gestiegen der Personenverkehr der Frequenz nach um $12_{,21}$ Proc., der Einnahme nach um $5_{,8}$ Proc., der Güterverkehr der Frequenz nach um $10_{,51}$ Proc., der Einnahme nach um $4_{,89}$ Proc.

Eingenommen wurde: aus dem Personenverkehr 666 683 Fl., aus dem Güterverkehr 2 287 151 Fl. aus sonstigen Quellen 151 603 Fl., zusammen 3 105 438 Fl. gegen das Vorjahr mehr 193 892 Fl. oder $6_{,66}$ Proc. Die Einnahme war pro Bahnmeile 101 726 Fl., pro Zugsmeile $27_{,49}$ Fl. Ausgegeben wurde: für Allgemeine Verwaltung 93 284 Fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 454 947 Fl., für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 400 103 Fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 464 156 Fl., zusammen 1 392 490 Fl. = 52 618 Fl. pro Bahnmeile und $12_{,32}$ Fl. pro Zugsmeile. Die Betriebsausgaben beanspruchten $44_{,84}$ Proc. der Betriebseinnahme. (Im Vorjahre $40_{,01}$ Proc.)

Als Ueberschuss verblieb 1 712 949 Fl. Hiervon wurden bedeckt: Der Pachtzins für die Strecke Landesgrenze-Furth 32 644 Fl., Steuern und Stempel 158 773 Fl., Verzinsung und Amortisirung des Prioritäten-Capitals 839 914 Fl., verbleibt zur Dotirung des Actien-Capitals per 12 Millionen 681 617 Fl. und nach Abschlag der 5 Proc. Verzinsung per 600 000 noch ein Ueberschuss von 81 617 Fl.

Der Specialfond hatte ult. 1873 einen Bestand von 383 940 Fl., der Pensionsfond von 158 304 Fl. und die Krankenkasse von 29 612 Fl.

Ausland.

Schweiz. Die Verwaltungsräthe der Centralbahn und der Nordostbahn haben einen Vertrag abgeschlossen, betreffend den Betrieb, die sonstige Verwaltung und die Rechnungsgestaltung der von beiden Gesellschaften gemeinschaftlich übernommenen Linien. Nach demselben erhält die Centralbahn den Betrieb der Aargauischen Südbahn (Aarau-Rupperswyl-Wohlen-Immensee mit Abzweigung von Wohlen nach Brugg), die Nordostbahn dagegen denjenigen der Bötzbergbahn (Basel-Pratteln-Stein-Brugg) und der Linie Stein-Coblenz; die Nordostbahn gelangt dadurch in den Besitz einer directen Verbindung der beiden Hauptverkehrscentren Zürich und Basel und sichert sich zugleich die kürzesten Routen ab Basel nach Glarus und Chur, sowie eine abgekürzte Route nach Schaffhausen, Winterthur und dem Bodensee. Die Nordostbahn hofft, die Bötzbergbahn zugleich mit der linksuferigen Zürichseebahn bis Glarus, zusammen 130 Kilometer, auf die Sommersaison 1875 eröffnen zu können. Sämmtliche gemeinschaftliche Linien werden von einem durch die beiden Verwaltungsräthe je zur Hälfte gewählten Comité verwaltet und bilden finanziell eine einheitliche Unternehmung, deren Finanzbedürfnisse mittelst Ausgabe von Obligationen unter solidarischer Gemeinschaft gedeckt werden. Ferner hat die Nordostbahn mit den Vereinigten Schweizerbahnen einen Vertrag abgeschlossen über die Gemeinschafts- und Concurrenzverhältnisse der Zürichseebahnen, der Glatthallinie und der Glarnerbahnen. Nach diesem Vertrag sichert sich die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen auf die Vertragsdauer das ihr jetzt nur gegen kurze Kündigungsfrist zugestandene Mitbenutzungsrecht der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofs Zürich; dagegen wird der Nordostbahn die Mitbenutzung der Bahnstrecke Näfels-Glarus sammt den anliegenden Stationen, der Station Ziegelbrücke Rapperswyl für die rechtsuferige Zürichseebahn zugestanden.

— *A* — **Russland.** Nachdem nunmehr die constituirenden Generalversammlungen der 4 neuen Bahnen stattgefunden haben, soll auch sofort mit dem Bau derselben begonnen werden. Den Concessionsbestimmungen gemäss muss ein Theil des Rollmaterials, und zwar sämmtliche Personen- und Güterwagen, die Hälfte der Locomotiven, ferner das ganze Schienenbefestigungsmaterial im Inland bestellt werden, während in Nachfolgendem ein Verzeichniss derjenigen Betriebsmittel folgt, welche aus dem Ausland bezogen werden.

Gegenstand *)	Orenburger Bahn		Ural-Bahn		Fasstower Bahn		Weichsel-Bahn	
	Bedarf	Preis des Voranschlags	Bedarf	Preis des Voranschlags	Bedarf	Preis des Voranschlags	Bedarf	Preis des Voranschlags
Schienen incl. Zustellung	39 536 000 Kilogr.	1 Thlr. $9_{,06}$ Sgr.	47 597 000 Kilogr.	1 Thlr. $12_{,55}$ Sgr.	26 126 000 Kilogr.	1 Thlr. $9_{,06}$ Sgr.	38 716 000 Kilogr.	1 Thlr. $4_{,875}$ Sgr.
Weichen, incl. Montage	293 Stück	395¼ Thlr.	350 Stück	348¾ Thlr.	193 Stück	395¼ Thlr.	284 Stück	334¾ Thlr.
Drehscheiben — grosse	8 „	4185 „	11 „	4185 „	11 „	4185 „	12 „	4185 „
„ — kleine	3 „	1860 „	4 „	1674 „	2 „	1953 „	4 „	1767 „
Locomotiven sammt Tender:								
Gemischte Maschinen, 27 tons Leergewicht	25 „	20204 „	30 „	20669 „	17 „	19274 „	24 „	19274 „
Gütermaschinen, 29 tons Leergew.	51 „	21097 „	78 „	21562 „	34 „	20167 „	50 „	20167 „

Zu Directoren der drei zuerst aufgeführten Bahnen wurden die Herren Gubonin, Warschawski und Poliakoff gewählt und sollen sich dieselben folgendermassen in die Bauausführung getheilt haben:

1. Orenburger Bahn, Commercienrath A. M. Warschawski in Petersburg,
2. Ural-Bahn, „ P. J. Gubonin „ „
3. Fasstower Bahn, „ S. S. Poliakoff „ „

während die Weichselbahn dem Banquier Leop. Kronenberg in Warschau zugefallen ist.

Da Russland seit längerer Zeit einen grossen Theil seines Bedarfs an Betriebsmitteln aus Deutschland und Oesterreich bezieht, so dürfte auch vorstehende Mittheilung den Deutschen Fabrikanten zur Anknüpfung neuer Geschäftsverbindungen dienen. Um nebenbei aber auch etwaige hochgespannte Erwartungen von Ingenieuren, die gegenwärtig in Russland Beschäftigung zu finden hoffen, auf das richtige Maas zurückzuführen, versäumen wir nicht, darauf aufmerksam zu machen, dass im laufenden Jahre die Anzahl der im Bau begriffenen Bahnwerste genau die Hälfte der im Vorjahre in Ausführung begriffenen beträgt, so dass, abgesehen von allen weiteren hierbei in Betracht kommenden Gesichtspuncten, unsere Deutschen Techniker gut thun werden, um so weniger auf Arbeit in Russland zu reflectiren, als in Russland überhaupt kein Mangel an inländischen Ingenieuren statt hat, und diese doch stets den Ausländern vorgezogen werden.

— *r* — **Paris - Lyon - Mittelmeer-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Am 23. April l. J. fand die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn statt. Aus dem hier erstatteten Geschäftsberichte entnehmen wir nachstehende Notizen:

Im Laufe des Jahres 1873 hat die Gesellschaft 100 Kilom. dem Betriebe eröffnet; hiervon gehören 64 Kilom. dem alten und 36 Kilom. dem neuen Netze an. Diese neu eröffneten Strecken sind folgende:

von Cheval-Blanc nach Miramas	altes Netz.	32 Kilom.
von Nîmes nach le Cailar		19 „
von Lunel nach Aigues-Mortes		13 „
von Cravant nach Laumes (neues Netz)		36 „
		100 Kilom.

Die Gesammtlänge der im Betriebe stehenden Linien des alten Netzes ist in Folge der Eröffnung der vorgenannten Strecken von 3794 auf 3858 Kilom. gebracht, einschliesslich der auf Grund specieller Conventionen betriebenen Strecke von Alais nach Besseges und die der Linien des neuen Netzes von 911 auf 947 Kilom.

Im Jahre 1873 wurde für das alte Netz die Summe von $32\,550\,799_{,89}$ Frcs. verausgabt. Mit Hinzurechnung der früheren Ausgaben entziffert sich bis zum 31. December 1873 die Summe von $2\,092\,882\,699_{,91}$ Frcs.

Die Ausgaben des Jahres 1873 für das neue Netz betrugen $38\,885\,873_{,36}$ Frcs. Diese zu den früheren Ausgaben hinzugerechnet giebt bis 31. December 1873 die Summe von $501\,385\,031_{,71}$ Frcs.; für das Netz vom Rhône zum Mont Cenis, für welches eine besondere Staats-Garantie besteht, beliefen sich die Ausgaben auf $2\,411\,300_{,51}$ Frcs. im Jahre 1873, und bis 31. December 1873 im Ganzen auf $97\,447\,341_{,63}$ Frcs.

Die Ausgaben für das Algerische Netz betrugen bis 31. December 1873 die Gesammtsumme von $170\,633\,572_{,27}$ Frcs.

Bei den Betriebsergebnissen des Jahres 1873 kommt zunächst in Betracht, dass von dem alten Netze 104 Kilom. auf Rechnung der Baukosten betrieben wurden, weil sie nur als Theilstrecken nach nicht vollendeten Linien betrieben oder erst im Laufe des Jahres eröffnet wurden. Es sind dieses die Strecken:

*) Bei den Locomotiven ist die ganze Anzahl, deren die Bahnen bedürfen, angegeben, die Preise verstehen sich in Thalern Pr. C. zum Cours 93 Thlr. für 100 Rubel gerechnet.

von Avignon nach Cheval-Blanc	. . . .	37 Kilom.
von Cheval-Blanc nach Miramas	. . . .	32 „
von le Pouzin nach Alais	. . . .	3 „
von Nimes nach le Cailar	. . . .	19 „
von Lunel nach Aigues-Mortes	. . . .	13 „
		104 Kilom.

Die Linien des alten Netzes, welche im Jahre 1873 ganz im Betriebe standen, haben eine Gesammtlänge von 3722 Kilom., um 3 Kilom. mehr als im Vorjahre, in Folge der Aufnahme der Zweigbahn von Marseille-Prado an die Linie von Toulon in die Betriebsrechnung.

Die Brutto-Einnahmen aus dem Betriebe dieser 3722 Kilom. betrugen 284 655 282 Frcs. 50 Cts. In dieser Summe figurirt der Ertrag der Transporte mit grosser Geschwindigkeit mit 98 329 217,$_{50}$ Frcs., der mit geringer Geschwindigkeit mit 183 288 421,$_{02}$ Frcs. und verschiedene Einnahmen mit 3 037 644,$_{10}$ Frcs.

Die Einnahmen der vorhergehenden Betriebs-Periode beliefen sich auf 267 101 233 Frcs. 60 Cts; gleich wohl blieb der Ertrag der Transporte mit grosser Geschwindigkeit im Jahre 1873 hinter dem des Jahres 1872 um ca. 2 Millionen Frcs. zurück. Dieses Verhältniss dürfte auf die Abnahme der Reisenden in III. Classe zurückzuführen sein, welche hinwieder als eine Folge der Erhöhung der Steuer für grosse Geschwindigkeiten anzusehen ist.

Eine Rückwirkung dieser Steuer auf den Güterverkehr scheint umsomehr zu befürchten, als die Transporte auf den Strassen und auf den Canälen von solcher Besteuerung ausgenommen sind. Nach Abzug dieser Steuer und sonstiger Zuschüsse im Gesammtbetrage von 18 216 457 Frcs. 77 Cts., stellen sich die Brutto-Erträgnisse auf 266 438 824 Frcs. 73. Cts.

Diesen Summen stehen die Ausgaben gegenüber, welche sich nach definitiver Abrechnung auf 115 502 989 Frcs. 33 Cts. stellen.

Von dieser Summe kommt in Abzug die aus Anlass eines Unfalles geleisteten Entschädigungen und Kosten, und erhobene Vorschüsse, so dass die Ausgaben des Betriebsjahres 1873 die Summe von 111 897 174 Frcs. 58 Cts. entziffern.

Der Netto-Ertrag des alten Netzes stellt sich sohin auf 154 541 650,$_{15}$ Frcs. Aus dem Nettoertrag des alten Netzes ist der Abgang im Ertrage des neuen Netzes, welcher im Jahre 1873 17 379 881,$_{28}$ Frcs betrug zu decken.

Im Ganzen schliesst die Abrechnung mit einer zur Verfügung stehenden Summe von 46 774 106,$_{78}$ Frcs., welche mit dem Uebertrag aus dem Vorjahre den Betrag von 49 761 561,$_{73}$ Frcs. erreicht. Der Verwaltungsrath schlägt vor, die Dividende pro Actie auf 60 Frcs. festzusetzen, was bei 800 000 Actien eine Summe von 48 Millionen entziffert, und die Summe von 1 761 561 Frcs. auf das folgende Jahr zu überweisen.

Einen weiteren der Generalversammlung vorgelegenen Berathungsgegenstand bildete der Entwurf einer Convention mit dem Staate, welcher zu Folge der Gesellschaft die Ausführung der Linie von Thonon nach Collonges und die Concession der Linie von Annemasse nach Annecy übernimmt.

* **Italienische Gesellschaft südlicher Eisenbahnen.** Der am 26. Mai in Florenz abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der „Società italiana per le strade ferrate meridionali," welche über die am 22. April mit der Regierung abgeschlossene Convention wegen Abtretung des eigenen Bahnnetzes an den Staat, wegen Jnpachtnahme des Betriebes des mittel- und süditalienitchen Bahnnetzes, wegen Baues und Betriebs einiger Bahnlinien und wegen Beistellung von Capitalien entscheiden sollte, wohnten 154 Actionäre bei, welche 50 446 Actien, mit 1167 Voten repräsentirten. Nach eingehender Debatte genehmigte die Versammlung die Convention und votirte hierauf die folgende Tagesordnung: „Für den Fall dass die gesetzliche Approbation der Convention deren Inkrafttreten mit nächstem 1. Juli nicht gestattete, ermächtigt die Versammlung den Verwaltungsrath dieselbe prorogiren, oder im Interesse der Gesellschaft jene Vorkehrungen zu treffen, welche er für opportun halten wird."

* **Projectirte neue Bahnen in Norwegen.** Wie das „Morgenblad" in Christiania vernimmt, sollen dem Eisenbahn-Ausschuss verschiedene private Anträge zugegangen sein, welche den Bau folgender Bahnen bezwecken: 1. der Jarlsberg-Bahn, 2. der Bahn von Minde nach Hörsand, 3. der Solörbahn, 4. der Romsdalsbahn und 5. der Bahn von Bergen nach Vossevangen. Es heisst, dass der Ausschuss gestern beantragt hat, das Storthing möge die Uebersendung dieser Anträge an die Regierung beschliessen, mit dem Ersuchen, dass ein Plan für ein vollständiges Norwegisches Eisenbahnsystem ausgearbeitet werden möge. Eine Minorität von 5 Ausschussmitgliedern soll jedoch beantragt haben, dass das Storthing schon in jetziger Session einen vorläufigen Beschluss betreffs der Jarlsberg-Bahn fassen möge.

Personalnachrichten.

Preussen. Dem Königlichen Regierungs- und Baurath Bormann zu Saarbrücken ist die Stelle eines technischen Mitgliedes bei der dortigen Königlichen Eisenbahn-Direction verliehen und der bei dem Bau der Mosel-Bahn als Abtheilungs-Baumeister fungirende Königliche Eisenbahn-Baumeister Carpe ist von Cochem nach Alf versetzt worden. Die technischen Mitglieder des Eisenbahn-Commissariats zu Berlin, Baurath Hermann Oberbeck, der Direction der Main-Weserbahn zu Cassel, Baurath Uthemann, der Direction der Westfälischen Eisenbahn, Eisenbahn-Bauinspector Bramer in Münster und des Eisenbahn-Commissariats zu Coblenz, Baurath Hardt sind zu Regierungs- und Bauräthen ernannt worden.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

26. Juni Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin. Tagesordnung folgt in nächster Nummer.

30. „ Nordhausen-Erfurter-Eisenbahn-Gesellschaft zu Nordhausen. Auf der Tagesordnung stehen u. A.: 5. Zusatzbestimmungen zu §. 45 des Statuts, 6. Abänderung des §. 51 alinea 1 des Statuts, 7. Antrag auf Uebertragung der Verwaltung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn auf eine andere Eisenbahn-Gesellschaft.

30. „ Römische Eisenbahnen zu Florenz.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
8. Juni	zu Breslau	Oberschles. E.	Erd- etc. Arbeiten	480
8. „	zu Creuznach	Rhein-Nahe-B.	16 mass. Bahnwärterbuden	—
8. „	zu Leutkirch	Württemb. Staatsb.	Anstricharbeiten	—
8. „	zu Stuttgart	dieselbe	Material-Verkauf	—
8. „	zu Balingen	Hohenzollernbahn	Anstricharbeiten	—
9. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Achsen und Räder	480
9. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Ziegeln, Thonschalen etc.	—
9. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Tender-Rangir-Maschinen	490
9. „	zu Königsberg	Preuss. Ostb.	Ramm- u. Zimmerarbeiten auf Bahnh. Königsberg	—
10. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Alte Schienen	501
10. „	zu Frankfurt a/O.	Niederschl.-Märk. E.	Lastkrahne	481
10. „	zu Guben	dieselbe	Beamten-Wohngebäude zu Fürstenberg	
10. „	zu Budapest	Ungar. Staatsb.	Adaptirungsarbeiten im prov. Aufnahmsgebäude etc. zu Fiume	—
10. „	zu Königsborn b. Unna	Westfälische E.	Erdarbeiten auf Bahnh. Dortmund	—
10. Juni	zu Calw	Schwarzwaldbahn	Bauarbeiten	—
10. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Schwellen	—
11. „	zu Cassel	Main-Weserb.	Steinkohlen	—
11. „	zu Wien	Gen.-Insp. d. Oesterr. Eisenbahnen	Bahnbau Rakonic-Przibram-Protivin	—
11. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Wagenrad-Bandagen	456
11. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Materialien Verkauf	481
12. „	daselbst	dieselbe	Radreifen etc.	480
12. „	zu Elbing	dieselbe	4700 Cbm. rohen und 10 800 Cbm. gesiebten Kies	—
12. „	zu Sorau	Niederschles.-Märk. E.	Wärterbuden u. Wohnhäuser etc.	—
12. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Radreifen etc.	490
12. „	zu Münster	Westfälische E.	Oberbaumaterialien	488
13. „	zu Vlotha	Hannov.-Altenbeken	Mauerarbeiten	—
13. „	daselbst	dieselbe	Eisengeländer	—
14 „	zu Hildesheim	Hannover-Altenbeken	Brückenhölzer	—
14. „	daselbst	dieselbe	36 massive Bahnwärterbuden	—
15. „	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Viehwagen-Verkauf	488
15. „	zu Cassel	Berg.-Märk. Eisenb.	Locomotivenverkauf	456
15. „	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Erweiterung der Wasserstation Nordstemmen	—
15. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Bekleidungsgegenstände	—
15. „	zu Limburg a/L.	Nassauische E.	Arbeiten zur Anlage einer Haltestelle bei Burgsolms	—
15. „	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk. E.	Tischler- u. Schlosserarbeiten	—
15. „	zu Wien	Gen.-Insp. d. Oesterr. Eisenbahnen	Schienen und Schienenbefestigungsmittel für Rakonitz-Protivin	
15. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Uniformtuche	—
15. „	zu Münster	Westfälische E.	20 000 Cbm. Ruhrkies	—
16. „	zu Cassel	Hannov. Staatsbahn	Erweiterung des Bahnhofs Hildesheim	—
16. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Güterwagen	490
17. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen	481
18. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Drehscheiben	490
18. „	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Heizkasten	501
18. „	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Wasserleitungsröhren f. Bahnh. Hildesheim	—
19. „	zu Wien	Gl.-Insp. der Oesterr. E.	Stations-Hochbauten für Tarnow-Leluchow	—
20. „	zu Leipzig	Sächs. Staatsb.	Erdarbeiten und Kunstbauten der neuen Verbindungsbahn	—
22. „	zu Geldern	Venlo-Hamburger E.	40 Schlagbarrièren u. 83 Warnungstafeln	—
22. „	daselbst	dieselbe	Zoll- u. Güterschuppen resp. Emp.angsgebäude auf Bahnh. Venlo, Straelen u. Geldern	—
22. „	zu Breslau	Rechte Oder-Ufer-E.	Abgenutzte Materialien	501
23. „	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk. E.	Wasserleitung auf Bahnh. Dittersbach	—
25. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Verkauf alter Schienen	488
25. „	zu Wien	Gen.-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Eiserne Brücken für Tarnow-Leluchow	—
1. Juli	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Bahnh.-Restaur. Leipzig	229

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat April 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern 1874	1873	Befördert wurden: Personen 1874	Personen 1873	Centner Güter 1874	Centner Güter 1873	Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa incl. Extr.	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo April	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
a. Berg.-Märkische E.	980,62	904,07	1384151	1250914	21757473	23972418	371970	906126	1390096	—20224	5233737	+69023
b. Ruhr-Siegbahn	108,37	108,37					19375	105990	138615	—33641	539709	—139489
Berlin-Anhaltische E.	368,6	368,6	226984	210794	2998827	2758438	171250	271040	450290	+22522	1531940	+109283
Berlin-Görlitzer E.	246,67	215,62	—	—	—	—	37690	80363	125425	—8766	482784	—4805
Berlin-Hamburger E.	299	299	160592	173433	1415539	1691924	109539	269952	379491	—28749	1566649	—226188
Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	28,18	29,68	—	—	—	—	120965	163872	284837	+25129	1110029[1]	+125369
Berlin-Stettin. Eisenb. a. Stammb. Berl.-Stettin-Starg.	224	224	—	—	—	—	98951	184986	283937	—20416	1035411	+9073
b. Zweigb. Starg.-Cöslin-Colbg.	173	173	—	—	—	—	24782	39037	63819	—3082	243727	+9250
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig	198	198	—	—	—	—	18718	20495	39213	—1279	143428	+387
d. Vorpommersche Zweigb.	237	237	—	—	—	—	37975	41172	79147	+2206	289667	+20117
e. Angermünde-Schwedter E.[2]	23	—	—	—	—	—	2122	1356	3478	—	13297	—
Braunschweigische E.	330,005	330,005	—	—	—	—	65981	207445	273426	—	—	—
Breslau-Schweidnitz-Freiburger F.	296,25	296,25	165337	161099	—	2327095	55892	111211	179203	—16173	699076	+3493
Breslau-Warschauer E. (Preuss. Abth.)	7,4	7,4	13424	12367	78148	92183	4026	3706	8292	—572	37788	+2584
Cottbus-Grossenhainer E.	79,5	79,5	27954	13487	557514	392996	8682	23941	32623	+8729	110383	+26249
Crefeld-Kreis Kempener Industrieb.	47,8	47,8	35573	39530	42136	135776	3132	986	4608	—3025	26410	—6102
Reichs-E. in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn	867	840	814162	833202	9616489	11829439	222181	533319	800000	—61006	3038542	—153840
Eutin-Lübecker Eisenbahn[3]	33	—	16481	—	59990	—	3891	3019	6910	—	22756	—
Frankfurt-Bebraer Eisenbahn[4]	212	190	217157	210665	893500	832571	56650	78080	139850	+7042	471690	+32510
Halberstadt-Blankenburger E.[5]	18,8	—	4606	—	54004	—	1436	3894	5330	—	16244	—
Halle-Sorau-Gubener E.	270,68	270,68	—	—	—	—	26620	49464	81702	+17638	303644	+88571
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	139,5	139,5	55691	48858	1098413	885651	15331	42150	57482	+14622	241784	+101274
Hannoversche Staatsbahn[6]	839,889	839,889	—	—	—	—	275081	550470	845551	—84455	3229173	—214444
a. Holsteinische excl. Glückst.-Elmsh.	241,95	241,95	150505	166939	848380	962687	60770	80274	141044	+7612	511784	+18452
b. Glückstadt-Elmshorn	33,00	33,00	14445	15335	115512	156486	4219	4331	8550	+522	29910	+909
c. Schleswigsche E.	229,80	229,80	50297	56161	330699	372872	25656	46273	71929	+6860	235886	+16218
Homburger E.	18	18	72714	63950	59322	72850	10209	1580	11789	+859	39427	+1787
Köln-Mindener Eisenbahn a. Hauptbahn incl. der Oberhausen-Arnheimer Zweigb.	382,4	365,4	447221	403795	13772907	14299301	203030	467899	740634	—76862	2817204	—323850
b. Köln-Giessener Bahn incl. Rheinbrücken	184,1	182,3	138601	139210	4199265	4702346	37535	164940	221944	—24551	873130	—62316
c. Zusammen	546,9	547,7	585822	543005	17972172	19001647	240565	632839	962578	—101413	3690334	—386166
d. Venlo-Hamburger Bahn	288,2	128,3	183630	117623	1930679	1700061	47957	108154	161760	+77284	609714	+292611
Leipzig-Dresdner E.	261,1	237,2	331318	282041	4117312	3576853	125788	208017	333805	+15402	1206585	+74706
Lübeck-Büchen. Eisenb. a. Lübeck-Büchen	47,56	47,56	15229	14380	373495	301837	5159	17926	86215	+10238	292452	+41318
b. Lübeck-Hamburg	62,67	62,67	45728	42758	441480	355349	19839	35791				
Märkisch-Posener E.	273	273	—	—	—	—	34845	35195	72630	+1062	284933	+34531
a. Magdeburg-Leipziger E.	22,682	22,682	—	—	—	—	86158	177636	263794	—1343	1001379	—48582
b. Halle-Casseler Zweigbahn	29,1	29,1	—	—	—	—	48427	113644	162071	+28952	622553	+121175
Magdeb.-Halberstädter E. a. Magdeburg-Thale, Cöthen- resp. Halle-Vienenbg., nebst Zweigbahnen, Magdeburg-Wittenberge, Berlin-Lehrte und Stendal-Uelzen[7]	743,7	693,4	356733	329476	5208730	5189436	176631	365560	542191	+23524	2130479	+172554
b. Magdeburg-Neuhaldensleben	29,2	29,2	18506	14293	96703	63118	3845	4132	7978	+1549	31259	+7913
c. Uelzen-Langwedel	97,4	—	18493	676	229685	47444	14575	22694	37269	+31243	127594	+121569
Mecklenburg. Friedrich-Franz-E.	321	321	—	—	—	—	51847	54949	112341	+774	416376	+14707
Nassauische E.	257,73	257,73	345845	305977	1880889	2562853	68302	72972	159865[8]	—9869	542293	—52989
a. Kgl. Niederschlesisch-Märkische E.	564,49	564,49	—	—	—	—	188826	705156	974484[9]	—4204	3862136	+197273
b. Berliner Verbindungsbahn	25,42	25,42	—	—	—	—	3793	46222	50688	+10076	200988	+39932
Nordhausen-Erfurter E.	79,84	79,81	—	—	—	—	8517	11979	20496	+1031	81885	+12017
Oberschlesische E. a. Oberschlesische Hauptbahn[10]	793,58	754,13	—	—	—	—	152127	684244	906371	+101119	3560991	+480919
b. „ Zweigbahn	94,05	87,60	—	—	—	—	—	12180	13080	+150	54853	+1130
c. Breslau-Posen-Glogauer E.	209,33	209,33	—	—	—	—	46342	142873	203715	+26938	780387	+166731
b. Stargard-Posener E.	172,28	172,28	—	—	—	—	24635	65733	103568	—8335	389258	+27272
e. Breslau-Mittelwalder E.	109,91	57,45	—	—	—	—	13943	13580	34723	+12674	111522	+42471
Oldenburgische Eisenbahnen	190	190	95269	82512	853206	954052	31848	28495	60343	+3146	222554	+18005
Ostpreussische Südbahn	243	243	58060	54434	812880	502065	23805	79470	106599	+42571	491547	+196543
Preussische Ostbahn	1402,43	1278,45	—	—	—	—	331103	798635	1158883	+174197	4613834	+984441
Rechte Oderufer-E.	310,5	308,3	—	92868	—	1952317	38150	147500	207650	+9233	901575	+131541
Rheinische E. a. Sämmtl. Haupt- und Zweigbahnen excl. Call-Trier	748,65	748,65	649650	641300	8975000	10041140	286000	611000	897000	—11006	3381000	—44111
b. Eifelbahn Call-Trier	117,97	117,97	78750	84316	1390000	1583226	10000	19260	29260	—18219	135920	—35761
Rhein-Nahe-Eisenbahn	121,65	121,65	—	—	—	—	24200	60615	90300	—9305	356363	—4687
Saarbrücker Staatsbahn	172,95	172,95	—	—	—	—	37950	140355	208744	—31521	882412	—54292
Zweigb. Schmalkalden-Wernshausen[11]	8	—	—	—	—	—	457	448	905	—	905	—
Thüringische Eisenbahn	476	438	—	—	—	—	161904	269297	431201	+8373	1460038	+59110
Tilsit-Insterburger E.	53,9	53,9	11357	10838	111281	72699	4706	5318	11374	+1574	45201	+5384

Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Süddeutscher Währ. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	764	651	—	—	—	—	200381	480747	681129	+13401	—	—
Bayerische Staatsbahnen	2098	2029	644616	608089	6378082	6575552	770794	1530616	2301410	+58657	8294012	+201924
Hess. Ludwigsb. a. alte Strecken (nicht garantirte Linien)	295	295	350225	391711	3374870	3362447	180506	317527	501713	—41000	1883260	—146985
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	180	162	104451	88743	698876	656940	26094	37147	63546	+6177	228951	—23886
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	6,04	6,04	113810	105242	21330	16050	12661	533	13194	+1141	43593	+1812
Oberhessische Eisenbahnen	176	176	46890	41496	259850	286666	22748	17579	41061	+808	1474821	+9973
Pfälzische Eisenbahnen	421	382	350183	334147	4479026	4568034	141282	356206	497488	+5585	1965584	—34257
Werrabahn	172	172	—	—	—	—	34268	85891	120159	+784	474046	+12481
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46†	46†	111524	105689	5521189 Pud	5895955 Pud	94225	228055	333978	+31190	1352190	+144386
Warschau-Bromberg	19 6/7†	19 6/7†	29500	28524	1452818 Pud	954348 Pud	23399	41847	75605	+4905	312553	+25356
Riga-Dünaburg	34,56†	34,56†	—	—	—	—	45900	197327	243227	+131752	776883	+284252
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holl. Währ. angegeben.												
Holländische Eisenbahn-Gesellschaft	173	173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederländische Centralbahn	102	102	38368	35908	399094	56824	38340	25281	66153	+12794	217586	+29951
Niederländische Rheinbahn	209	209	171889	167441	1230944	1464887	207050	189368	396418	—21278	5134038	+110902
Niederländische Staatseisenbahnen	990	989	335912	321205	2123337	2395171	26447[illegible]	200037	478402	—9385	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.											Ertrag pro Kilometer 1874.	1873.
Schweizerische Centralbahn	240	240	230000	214050	1850000	1792222	353000	563000	916000	+39000	3816,67	3456,83
Verbindungsbahn in Basel	5	—	3200	—	160000	—	2400	11500	13900	—	2780	—
a. Schweizerische Nordostb. (excl. Linien b und c)	213	213	331000	281345	1617000	1580403	299000	436000	735000	+37000	3450,70	3278,54
b. Zürich-Zug-Luzern	64	64	39300	33976	171700	147167	44100	39000	83100	+9000	1298,48	1159,20
c. Bülach-Regensberg	20	20	17300	13923	52100	31997	8300	4000	12300	+3100	615,00	462,46

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Die definitive Einnahme bis ult. April 1873 betrug: 1 013 477 Thaler 19 Sgr. 6 Pf.

[2] Am 15. December 1873 dem Betriebe übergeben, Berlin-Stettiner Bahn nur betriebsleitende Verwaltung.

[3] Eröffnet am 10. April 1873.

[4] Incl. Frankfurt-Offenbacher Bahn, welche ab 1. Januar c. mit Frankfurt-Bebra vereinigt ist.

[5] Eröffnet am 31. März 1873.

[6] Excl. der Strecke Tettenborn-Nordhausen.

[7] Eröffnet für Güterverkehr am 15. April und für den Personenverkehr am 15. Mai 1873.

[8] Das Extraord. beträgt pro April 80 502 Thaler.

[9] Das Extraord. beträgt pro April 673 Thaler.

[10] Incl. Wilhelms-, Neisse Brieger und Posen-Thorn-Bromberger Eisenb.

[11] Eröffnet am 2. April 1874.

† = Meilen.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Betriebs-Eröffnung des Lupkower Tunnels.

Die gefertigte Direction beehrt sich hiermit das P. T. Publicum in Kenntniss zu setzen, dass durch die nunmehrige Vollendung des bei Lupkow befindlichen Tunnels die Theilstrecke Tunnel-Lupkow am **31. Mai 1874** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

Gleichzeitig erfolgt auch die Aufhebung des mit 12. Juni 1873 eingeführten Ueberfuhrdienstes und der bei diesem Anlasse errichteten provisorischen Station „Tunnel."

Da nunmehr unsere Galizische Strecke mit der Ungarischen in einer ununterbrochenen Schienenverbindung steht, so treten durch diese Eröffnung alle mit der Einführung des Ueberfuhrdienstes dem Güterverkehr auferlegten Beschränkungen sofort ausser Kraft.

Wien, im Mai 1874. **Die Direction.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Die dritte ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn findet am **27. Juni 1874, Vormittag 10 Uhr,** im Saale des Niederösterreichischen Gewerbevereins, Stadt, Eschenbachgasse 11, 1. Stock statt.

Tagesordnung.

1) Bericht des Verwaltungsrathes über den Bau und Betrieb im Jahre 1873;
2) Bericht des Revisions-Ausschusses über die Prüfung der Rechnungen des Jahres 1873;
3) Wahl von 4 Mitgliedern des Verwaltungsrathes.
4) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1874.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 25 Actien befinden und das Stimmrecht auszuüben wünschen, wollen in Gemässheit der §§ 40—42 der Statuten ihre Actien längstens bis zum 19. Juni 1874 bei der Liquidatur der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Mariahilferstrasse Nr. 1 A, oder bei der Liquidatur der k. k. priv. Oesterreichischen Credit-anstalt für Handel und Gewerbe in Wien mittelst zweier arithmetisch geordneter und vom Einreicher unterzeichneter Consignationen, welche bei den genannten Cassen unentgeldlich verabfolgt werden, hinterlegen.

Ein Exemplar der Consignation erhält der Deponent zugleich mit einer für die Generalversammlung giltigen Legitimationskarte.

Gegen Rückschluss dieser Consignation werden nach abgehaltener General-Versammlung die Actien ausgefolgt.

Im Vertretungsfalle muss die legalisirte oder wenigstens von zwei Zeugen vidimirte Vollmacht spätestens zwei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung im Bureau der Gesellschaft ausgewiesen werden.

Wien, am 29. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Aenderung des Fahrplanes.

Aus Anlass der Vollendung des **Łupkower Tunnels** werden vom

15. Juni 1874 an

die für die Personenbeförderung bestimmten Züge nach dem unten bezeichneten Fahrplane verkehren:

Fahrplan.

Meilen	Stationen		Beschleunigter gem. Zug Nr. 3 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit	Gemischter Zug Nr. 5 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit	Gemischter Zug Nr. 7 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit
	Lemberg	Abf.	5,5 Nm.	5,5 Früh	
—	Przemyśl (Restauration)	Ank.	8,31 Nchts.	7,49 "	
		Abf.	9,1 "	8,34 Vm.	
1,20	Hermanowice (Haltestelle)	"	9,22 "	8,56 "	
1,70	Niżankowice	"	9,32 "	9,8 "	
3,45	Dobromil	"	10,1 "	9,46 "	
4,48	Chyrów (Restauration)	Ank.	10,21 "	10,10 "	
		Abf.	10,31 "	10,27 "	
5,76	Starzawa (Haltestelle)	"	10,53 "	10,51 "	
7,04	Krościenko	"	11,22 "	11,26 "	
8,11	Ustrzyki	"	11,41 "	11,54 "	
10,25	Olszanica	"	12,19 "	12,45 Nm.	
11,79	Łukawica-Lisko	"	12,46 "	1,23 "	
12,32	Zaluż	"	12,56 "	1,35 "	
12,87	Zagórz (Restauration)	Ank.	1,5 "	1,45 "	
		Abf.	1,15 "	2,15 "	
15,07	Mokre (Haltestelle)	"	1,49 "	2,54 "	
15,96	Szczawne	"	2,5 "	3,17 "	
17,36	Komańcza	"	2,35 "	3,51 "	
19,17	Łupków	"	3,15 "	4,43 "	
20,76	Vidrány (Haltestelle)	"	4,0 "	5,32 "	
21,30	Mezö-Laborcz (Rest.)	Ankunft (Lemb. Zeit)	4,14 "	5,48 "	
		Abfahrt (Pester Zeit)	4,9 "		10,24 Vm.
23,31	Radvány	Abf.	4,41 "		11,9 "
24,63	Koskócz	"	5,2 "		11,44 "
25,92	Udva (Haltestelle)	"	5,22 "		12,9 Nm.
26,69	Homonna	Ank.	5,33 "		12,23 "
		Abf.	5,41 "		12,44 "
27,96	Armezö	"	5,59 "		1,18 "
28,72	Natafalva (Haltestelle)	"	6,10 Früh		1,33 "
29,85	Nagy-Mihály	"	6,27 "		2,14 "
31,10	Bánócz	"	6,46 "		2,42 "
32,49	T. Terebes-Gálszécs	"	7,11 "		3,18 "
34,47	Velejte (Haltestelle	"	7,15 "		4,8 "
35,18	Legenye-Mihalyi (Restaur.)	Ank.	8,0 "		4,19 "
		Abf.	8,20 "		4,54 "
	S. A. Ujhely	Ank.	8,56 Vm.		5,30 "
		Abf.	9,21 "		5,45 "
	Szerencz	Ank.	11,2 "		7,48 Nchts.
		Abf.	11,27 "		8,4 "
	Miskolcz	Ank.	1,5 Nm.		9,5 "
		Abf.	1,25 "		10,0 "
	Budapest	Ank.	6,50 Abds		6,30 "

Meilen	Stationen		Beschleunigter gem. Zug Nr. 4 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit	Gemischter Zug Nr. 6 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit	Gemischter Zug Nr. 8 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit
	Budapest	Abf.	7,30 Vm.		10,30 Nchts.
	Miskolcz	Ank.	1,0 Nm.		7,10 Vm.
		Abf.	1,41 "		7,42 "
	Szerencz	Ank.	3,27 "		8,42 "
		Abf.	3,59 "		9,5 "
	S. A. Ujhely	Ank.	5,44 "		11,0 "
		Abf.	6,9 Abds.		11,45 "
—	Legenye-Mihalyi, (Restaur.)	Ank.	6,45 "		12,21 Nm.
		Abf.	7,0 Nchts.		12,51 "
0,71	Velejte (Haltestelle)	"	7,16 "		1,11 "
2,69	T. Terebes-Gálszécs	"	7,54 "		2,11 "
4,08	Bánócz	"	8,15 "		2,51 "
5,38	Nagy-Mihály	"	8,35 "		3,31 "
6,46	Natafalva (Haltestelle)	"	8,52 "		3,55 "
7,22	Ormezö	"	9,4 "		4,13 "
8,49	Homonna	Ank.	9,22 "		4,39 "
		Abf.	9,30 "		4,54 "
9,26	Udva (Haltestelle)	"	9,41 "		5,10 "
10,55	Koskócz	"	10,0 "		5,46 "
11,87	Radvány	"	10,20 "		6,17 Abds.
13,88	Mezö-Laborcz (Rest.)	Ankunft (Pester Zeit)	0,50 "		7,0 "
		Abfahrt (Lemb. Zeit)	11,25 "	8,25 Vm.	
14,42	Vidrány (Haltestelle)	Abf.	11,40 "	8,41 "	
16,01	Łupków	"	12,30 "	9,38 "	
17,82	Komańcza	"	1,6 "	10,38 "	
19,22	Szczawne	"	1,31 "	11,14 "	
20,11	Mokre (Haltestelle)	"	1,48 "	11,36 "	
22,31	Zagórz (Restauration)	Ank.	2,21 "	12,15 Nm.	
		Abf.	2,31 "	12,50 "	
22,86	Zaluż	"	2,41 "	1,2 "	
23,39	Łukawica-Lisko	"	2,52 "	1,18 "	
24,38	Olszanica	"	3,20 "	1,58 "	
27,07	Ustrzyki	"	4,0 "	2,51 "	
28,14	Krościenko	"	4,21 "	3,23 "	
29,42	Starzawa (Haltestelle)	"	4,43 "	3,48 "	
30,70	Chyrów (Restauration)	Ank.	5,4 "	4,11 "	
		Abf.	5,14 "	4,28 "	
31,73	Dobromil	"	5,36 "	4,59 "	
33,48	Niżankowice	"	6,6 Früh	5,37 "	
33,98	Hermanowice (Haltestelle)	"	6,16 "	5,47 "	
35,18	Przemyśl (Restauration)	Ank.	6,38 "	6,9 Abds.	
		Abf.	7,8 "	6,54 "	
	Lemberg	"	10,50 Vm.	9,45 Nchts.	

Anschlüsse.

Legenye-Mihalyi	Abf.	9,48 Vm.		7,15 Abds.
Kaschau	Ank.	12,13 Nm.		9,44 Nchts.
S. A. Ujhely	Abf.	11,30 Vm.		6,30 Abds.
Unghvar	Ank.	4,10 Nm.		—
Munkacz	"	4,28 "		—
Szigeth	"	9,19 Nchts.		5,26 Früh

Szigeth	Abf.	6,55 Früh		9,24 Abds.
Munkacz	"	11,49 Vm.		—
Unghvar	"	12,11 Nm.		—
S. A. Ujhely	Ank.	5,0 "		8,80 Vm.
Kaschau	Abf.	1,31 "		5,11 Früh
Legenye-Mihalyi	Ank.	4,10 "		7,40 Vm.

Zur Beachtung. Von Przemyśl bis Mezö-Laborcz verkehren die Züge nach der Lemberger, von Mezö-Laborcz bis Legenye-Mihalyi nach der Pester Zeit. Die Lemberger Zeit ist eine gegen die Pester um 20 Minuten frühere.

Wien, im Mai 1874.

Die Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juni cr. ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 hierselbst in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

1) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden **Zins-Coupons No. 3 Ser. IX der diesseitigen 4% Pioritäts-Actien, die Coupons No. 37 der 4½% Prioritäts-Obligationen, die Coupons No. 7 der 4½% Prioritäts-Obligationen Lit. B., sowie die Dividenden-Scheine No. 65 der Stamm-Actien Lit. A., B., C., D. und E.,** ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;
2) die am 16. März cr. **verloosten Prioritäts-Actien und -Obligationen**, sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 18. März cr.).

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur einen **Nachweis über die Stückzahl und den Werth derselben**, event. nach den verschiedenen Kategorien, beizufügen.

In **Leipzig** erfolgt die beregte Einlösung der Coupons und Dividendenscheine jedoch nur in den Tagen vom **1. bis incl. 15. Juli cr.** bei der Güterkasse auf unserem dortigen Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr an jedem Wochentage.

Berlin, den 30. Mai 1874. **Die Direction.**

Grossh. Badische Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Schienen und Schienenstücken.

Mit Ermächtigung Grossh. General-Direction der Staatseisenbahnen werden wir **Mittwoch, den 10. d. M., Vormittags 9 Uhr,** in den Räumlichkeiten unseres Hauptmagazins hier 30 000 Ctr. für Bahnzwecke untaugliche alte Schienen und Schienenstücke in öffentlicher Versteigerung an den Meistbietenden gegen Baarzahlung dem Verkaufe aussetzen. Die bezüglichen Bedingungen werden vor der Versteigerung bekannt gegeben werden.

Carlsruhe den 1. Juni 1874.

Grossh. Hauptverwaltung der Eisenbahnmagazine.
Meisslinger.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli d. J. beginnt der Umtausch von Talons und Coupons zu unsern 4% Prioritäts-Obligationen.

Zu dem Behuf ist unter Beifügung der bezüglichen Talons ein Verzeichniss, von welchem Formulare vom 20. Juni ab in unserm Hauptbureau abzufordern sind, in duplo einzuliefern, wovon das eine Exemplar mit Quittung zurückgegeben wird.

8 Tage nach der Einlieferung sind die neuen Couponbögen gegen Zurückgabe des ersten Verzeichnisses wieder abzufordern.

Der Umtausch geschieht bis weiter am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag jeder Woche von Vormittags 9 bis Nachmittags 1 Uhr.

Altona, den 30. Mai 1874. **Die Direction.**
H. Tellkampf.

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Verkauf abgenutzter Materialien.

Es lagern in unseren Werkstätten-Magazinen zu Breslau (Oderthor-Bahnhof)
diverse alte Materialien, wie Gummi-, Filz-, Zink- und Zinkblech-Abfälle, Randbandagen, Eisenblech, Guss- und Schmiedebrucheisen, Kupfer, Messing, Rothguss, diverse Drehspäne, Federstahl, Roststäbe etc.,
zu Oppeln nur Radbandagen.

Die Bedingungen des Verkaufs sind im Directions-Bureau, Berlinerstrasse No. 76, I. Treppe, sowie bei dem Unterzeichneten, Oderthorbahnhof hierselbst in Empfang zu nehmen.

Schlusstermin für Annahme von Offerten
den 22. Juni cr. Vormittag 11 Uhr.

Der Materialien-Inspector.

Westfälische Eisenbahn.

Die auf verschiedenen Bahnhöfen der Westfälischen Eisenbahn lagernden Quantitäten ausrangirter Schienen, Laschen, alten Schrot- und Gusseisens sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserm Centralbüreau und auf den Stationen Warburg, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Leer und Emden zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher Rechnungs-Rath Meyer hier zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Submission auf den Ankauf alter Oberbaumaterialien"
bis zu dem am **12. Juni cr., Vormittags 11 Uhr,** in unserem Central-Büreau hierselbst anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 26. Mai 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 10 Stück 13metrigen Locomotiv-Drehscheiben soll in öffentlicher Submission verdungen werden.

Von den Zeichnungen und Submissionsbedingungen, welche in unserm Centralbureau für Neubauten, Steinstrasse No. 10 hier, an den Wochentagen von Morgens 9 bis 1 Uhr einzusehen sind, werden auf Erfordern Abdrücke mitgetheilt werden. Die Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf 13metrige Locomotiv-Drehscheiben"
bis spätestens zu dem auf
den 18. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,
im bezeichneten Bureau anberaumten Termine, in welchem die bis dahin eingegangenen Offerten in Gegenwart etwa persönlich erschienener Submittenten eröffnet werden, portofrei einzusenden. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Strassburg, den 23. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für Locomotivfahrbeamte.

Im hiesigen Dienstbereich sollen circa **40 Locomotivführer** oder **Locomotivheizer,** welche das Führerexamen abgelegt haben, sofort resp. im Laufe d. J. ausseretatsmässig eingestellt werden. Auch können solche Locomotivheizer berücksichtigt werden, welche mindestens ein Jahr im Locomotivfahrdienst beschäftigt gewesen und befähigt sind, das Führerexamen binnen Kurzem abzulegen.

Den Locomotivführern kann ausser den erheblichen Neben-Emolumenten an Kohlen- und Oelprämien, sowie Meilengeld eine Monats-Rennmeration von $33^1/_3$—$41^2/_3$ Thlr., den Locomotivheizern eine solche von 25—$33^1/_3$, welche postnumerando zahlbar, sowie für das nächste Jahr das Einrücken in Etatsstellen in Aussicht gestellt werden.

Reflectanten, denen eine Dienstannahme hierselbst erwünscht ist, werden daher aufgefordert, sich in portofreien Briefen an die unterzeichnete Dienststelle zu wenden, welche ihnen die Eintrittsbedingungen umgehend mittheilen wird.

Königsberg, im Mai 1874.

Die Maschinen-Inspection der Königlichen Ostbahn.
Mohn.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Für Heizung von Personen-Wagen mittelst präparirter Kohle sollen **224 Stück Heizkasten** aus Eisenblech und die zugehörigen Einsätze beschafft werden.

Die bezüglichen Zeichnungen und Bedingungen können gegen Einsendung von 16 Sgr. von hier bezogen werden, und sind die Offerten mit Aufschrift: „Submission auf Heizkasten" bis zum Submissionstermine, **18. Juni cr., Abends 6 Uhr,** an mich einzusenden.

Fulda, den 2. Juni 1874.

Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.



No. 46. **Zeitung des Vereins** 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 12. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 10. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Administrations-Raths der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft werden die Bahnstrecken

a) von Amsterdam über Hilversum nach Amersfoort (Station der Niederländischen Central-Eisenbahn) mit den Stationen

Amsterdam, Weesp, Naarden-Bussum, Hilversum, Baarn und Amersfoort,

b) von Hilversum (Station der Strecke a) nach Utrecht (Station der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, Central-Eisenbahn und Staatsbahn) mit den Stationen

Hilversum, Maartensdyk (Personen-Haltestelle) und Utrecht

am 8. Juni d. J. für den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr eröffnet werden.

Der Güterverkehr wird erst nach einigen Monaten beginnen.

Beide Bahnstrecken haben eine Länge von 66 Kilometern ($8{,}_7$ Meilen). — Berlin, den 4. Juni 1874.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Buschtêhrader Eisenbahn geht die Station Rössel (an der Linie Prag-Wejhybka) mit Genehmigung des K. K. Oesterreichischen Handels-Ministeriums am **15. Juni d. J.** ein.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen „Rössel" in ihren Stations-Verzeichnissen streichen lassen.

Berlin, den 4. Juni 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Zur Reform des Eisenbahnbetriebes.

V. Die systematische Behandlung der Tariffrage.

Die Verhandlungen über Differential-Tarife haben die Meinungsverschiedenheiten nachgewiesen, welche zwischen Fachleuten über Bezeichnung und Wesen der Sache bestehen. Es geht aus dem Gesagten zweifellos hervor, dass vor allen Dingen die Definition der Begriffe zu erfolgen habe, bevor in eine Discussion einzutreten sei und die Behandlung der Frage eine wissenschaftlichere Form annehmen kann. Ich biete einige Anhalte hiefür:

Die Tarife sind zu unterscheiden:

I. Nach ihrem Zweck:

a) in allgemeine (General-) Tarife: nach welchen auf Grund gleicher Bedingungen alle Güter, von allen nach allen Stationen der Bahn oder der Bahnen expedirt werden, welche diese Tarife betreffen;

b) Ausnahme- (Special-) Tarife, die nur unter, von den allgemeinen abweichenden Bedingungen angewendet werden können. Einige der bekannteren Arten sind:

1. Gattungs- und Rohproducten-Tarife: für gewisse Arten der Güter.

2. Massensendungs-Tarife: für Expedition ganzer Züge an eine Adresse oder Adress-Station.

3. Distanz-Tarife: für durch bestimmte Stationen begrenzte Strecken.

4. Zeit-Tarife: bei Bedingung verlängerter oder aufgehobener Lieferfrist.

5. Rabatt-Tarife: Vergütung nach Aufgabe bestimmter Quantitäten.

6. Retour-Tarife: Bonification bei Beladung sonst leer zurückgehender Wagen.

7. Markt- und Ausstellungs-Tarife: zur Belebung der Märkte und Ausstellungen.

8. Concurrenztarife: Von und nach mehreren Parallelbahnen gemeinschaftlichen, oder über dieselben hinaus, zu annähernd gleichen Selbstkosten erreichbaren Stationen.

9. Noth-Tarife: selbst unentgeltliche Beförderung zur Linderung der Noth bei grösseren Unglücksfällen.

II. Nach der Construction sind die Tarife zu unterscheiden in

a) Normal-Tarife; diese setzen voraus: Annahme absolut gleichen Werthes aller Güter, invariable, feste Zuschläge (Expeditionsgebühren), invariable Frachteinheitssätze pro invariable Gewichts- und Wege-Einheit;

b) Differential-Tarife: sobald variable Werthe der Güter, d. h. Classification derselben nach ihrem Handelswerthe, oder variable Zuschläge (Expeditionsgebühren), oder variable Fracht-Einheitssätze, Gewichts- oder Wege-Einheiten einzeln oder gleichzeitig auftreten.

III. Nach der Form oder dem Gewichte der aufgegebenen Güter giebt es:

a) Einzel- (Stück-) Gut- und b) Wagenladungs-Tarife.

IV. Nach dem mehr oder minder beschleunigten Transporte:

a) „Courier-“, b) „Eil-“ und c) „Frachtgut-Tarife.“

Hieraus folgt:

1. dass es General- wie Special-Tarife für Stückgut- und Wagenladungen in „Courier-“, „Eil-“ und „Frachtgut“-Beförderung geben kann, und dass diese alle wieder normal oder differential zu construiren sind.

2. dass es thatsächlich nur wenige normal construirte Tarife, namentlich unter den General-Tarifen giebt, vielleicht unter diesen keinen, sobald man die Sperrigkeit als differenzirendes Moment auffassen will. Ich würde vorschlagen, dies nicht zu thun, da es sich schliesslich meist um die gleiche Gattung von Gütern in verschiedenen Formen handelt, z. B. gepresste oder lose Wolle, zerlegte oder zusammengestellte oder vollgepackte Möbel, volle oder hohle Körper gleicher Form, gleichen Umfanges etc.

Der Zonen-Tarif hat seinen Namen wohl dem Umstande zuzuschreiben, dass man an Stelle der sonst bei Tarifen gebräuchlichen, eine Zehntelmeile oder einen Kilom. betragenden kleinsten Weg-Einheit ein Mehrfaches dieser Einheiten setzte, welches keinen besonderen Namen hatte und mit Rücksicht auf den, als Mittelpunct gedachten Aufgabeort, den Namen Zone erhielt. Bei sonst normaler Tarif-Construction würde es genügen, die Zone variabel anzunehmen, um einen Differential-Tarif zu schaffen. Ich habe mir für den universellen Eil- und Stückgüter-Tarif die Zone invariabel gedacht, ebenso wie den Einheitssatz, da die weitere Entfernung für Stückgüter eher ein Grund zur Anwendung einer steigenden als fallenden Scala, der Uebergänge und Umladungen wegen, sein kann, die Selbstkosten der Beförderung auf dem tausendsten Kilometer aber gleich denen im ersten sind, und die Expeditionsgebühren die anderweiten Manipulationen decken.

Concurrenz-Tarife führen erfahrungsmässig zu schliesslicher Verständigung der concurrirenden Parteien und haben nur dann, aber auch stets dann ihre Berechtigung, wenn diese Verständigung im friedlichen Wege nicht zu erreichen ist, diese also erzwungen werden muss. Wie sonst im politischen Leben, hat ein solcher Tarif-Krieg indess nur Sinn, wenn die bereiten Mittel dies Resultat ohne eigene wesentliche Schädigung voraussehen lassen. Zu Motiven eines Tarif-Krieges zähle ich besonders Influenzirung des Publicums durch Agenten und Rückgewähr von Frachtbeträgen unter verschiedener Form bei bestehenden gleichen Tarifen; unter bereite Mittel den Umstand günstigerer Betriebsverhältnisse durch leistungsfähigere Bahnen, bessere Transporteinrichtungen etc. Leiste ich das Doppelte bei gleichem Kraftaufwand, bin ich nahezu doppelt so stark als mein Gegner, und das Recht des Stärkeren ist um so respectabler, wenn es zur Geltendmachung provocirt wurde.

Das Princip der kürzesten Entfernung angehend, halte ich es für den Stück- oder Einzelgut-Verkehr ebenso zutreffend, als unter Umständen hart für den Wagenladungs- und Massen-Verkehr. Die leidende Partei wird diesem Pincip mit dem andern der prompteren Beförderung oder im Nothfalle dem der billigeren Route begegnen. Beide haben ihre Berechtigung, wenn die Bedingungen hiefür gegeben sind: die grössere Leistungsfähigkeit bei gleichen Mitteln.

Geringe Distanzunterschiede begründen nie bei gleichem Aufwande an und für sich die Annahme der Concurrenzunfähigkeit, die unbedingte Ueberlegenheit aber liegt in der rationelleren Betriebsleitung, deren Früchte sich Niemand gern durch Anwendung von zum Schutz der Nachhinkenden erfundenen Principien nehmen lässt.

Trommer.

Die Landwarowo-Romny Eisenbahn*

Die Bahn führt ihren Namen nach der Station „Landwarowo“ der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn (wo sie ursprünglich beginnen sollte) und Kreisstadt des Poltowschen Gouvernements „Romny“.

Laut einer spätern Bestimmung beginnt die Landwarowo-Romny Bahn in der Nähe der Warschauer Bahn, auf der Station „Wileiskaja“, 8 Werst von Wilna, in der Richtung nach Petersburg.

Die Statuten der Gesellschaft sind am 25. December 1871 Allerhöchst bestätigt.

Die ganze Bahn ist eingleisig.

Der gegenwärtige Verwaltungsrath (Domicil in Moskau) besteht aus:

Herrn **K. von Meck**, Präsident,
„ **F. Feldmann**, geschäftsführender Director,
„ **S. Mirimonost**, Director,
„ **A. Jolschin**, Director.

Der Betriebs-Director, Ingenieur **Meinhart** und der Betriebs-Inspector, Ingenieur **Michailow**, haben ihren Sitz in Minsk.

Der Bau der Bahn ist im Januar 1872 begonnen. — Die Eröffnung hat stattgefunden:

bis zur Station Minsk am 14. Januar 1873,
„ Bobruisk am 16. September 1873,
„ Gomel am 16. November 1873,
„ Snovskaja am 12. Januar 1874,
Güter-Verkehr „ Bachmatsch am 12. Januar 1874.

Im Mai oder Juni d. Jahres sollte die ganze Bahn vollkommen eröffnet werden. (Nach Zeitungs-Nachrichten inzwischen erfolgt.)

Die Länge der Haupt-Linie beträgt 711 Werst; ausserdem sind noch 3 Zweigbahnen, jede à 1 Werst, zu den Flüssen: Beresina, Dniepr und Sosch und 2 Verbindungsbahnen mit der Moskau-Brest (3 Werst) und Kursk-Kiew Bahn (1 Werst) vorhanden. — Somit hat die ganze Landwarowo-Romny Bahn 718 Werst.

Die Stationen sind folgende:

1) Wileiskaja (Вилейская) II. Classe.
2) Kiena (Кѣна) 19 Werst IV. Cl.
3) Slobodka (Слободка) 15 Werst IV. Cl.
4) Soly (Солы) 14 Werst IV. Cl.
5) Smorgon (Сморгонъ) 19 Werst III. Cl.
6) Salesje (Залѣсье) 12 Werst II. Cl. 79 Werst von St. Wileiskaja
7) Molodetschna (Молодчьна) 22 Werst IV. Cl.
8) Krosnoe (Красное) 15 Werst III. Cl.
9) Radoschkowitschy (Радошковичи) 24 Werst IV. Cl.
10) Ratomka (Ратомка) 17 Werst IV. Cl.
11) Minsk (Минскъ) 16 Werst II. Cl. 173 Werst von St. Wileiskaja
12) Micharowitschy (Михановичи) 19 Werst IV. Cl.
13) Rudensk (Руденскъ) 19 Werst IV. Cl.
14) Mariana-Gorka (Марьина-Горка) 21 Werst III. Cl.
15) Talka (Талька) 19 Werst IV. Cl.
16) Osipowitschy (Осиповичи) 21 Werst II. Cl. 272 Werst von St. Wileiskaja,
17) Jasen (Ясень) 21 Werst IV. Cl.
18) Bobruisk (Бобруйскъ) 19 Werst III. Cl.
19) Beresina (Бересина) 4 Werst Halbstation
20) Kowaly (Ковали) 19 Werst IV. Cl.
21) Krasny-Berey (Красный-Берегъ) 20 Werst IV. Cl.
22) Schlobin (Жлобинъ) 18 W. II. Cl. 373 W. von St. Wileiskaja
23) Saltanowka (Салтановка) 21 Werst IV. Cl.
24) Buda-Koschelewskaja (Буда-Кошелевская) 18 Werst III. Cl.
25) Semenowka (Семеновка) 20 Werst IV. Cl.

*) Wir geben die nachstehenden Notizen nach den Materialien zu dem soeben erschienenen Stations-Verzeichniss von Dr. Koch, welche demselben von dem Vorsitzenden des Russischen Eisenbahn-Vereins gütigst mitgetheilt wurden.

26) Gomel (Гомель) 21 Werst I. Cl. 453 Werst von St. Wileiskaja.
27) Ziabrowka (Зябровка) 19 Werst IV. Cl.
28) Terechowka (Тереховка) 18 Werst III. Cl.
29) Chorobitschy (Хоробичи) 19 Werst IV. Cl.
30) Gorodnia (Городня) 16 Werst IV. Cl.
31) Snowskaja (Сновская) 22 W. II. Cl. 547 W. von St. Wileiskaja
32) Niskowka (Низковка) 17 Werst IV. Cl.
33) Mena (Мѣна) 18 Werst III. Cl.
34) Bondarewka (Бондаревка) 19 Werst IV. Cl.
35) Dotsch (Дочь) 14 Werst IV. Cl.
36) Bachmatsch Romensky (Бахмачь Ременскій) 21 Werst II. Cl. 636 Werst von St. Wileiskaja
37) Grigorowka (Григоровка) 18 Werst IV. Cl.
38) Dmitrowka (Дмитровка) 12 Werst IV. Cl.
39) Talalaewka (Таладаевка) 18 Werst IV. Cl.
40) Romny (Ромны) 25 Werst II. Cl.

Empfang von Reisenden und Gütern, sowie der gewöhnlichen Post-Correspondenz auf allen Stationen.

Empfang von Privat-Depeschen auf den Stationen: Weleiskaja, Minsk, Bobruisk, Gomel und Bachmatsch.

Die An- und Abfuhr der Güter durch Rollabführer ist bis jetzt nicht eingerichtet.

Geleis-Waagen, mit einer Tragfähigkeit von 20 Ton, in Minsk, Gomel und Bachmatsch.

Die Haupt-Wagen und Maschinen-Reparatur-Werkstätte ist in Gomel, kleinere in Weleiskaja, Minsk, Schlobin, Snowskaja und Romny.

Die Magazin-Verwaltung in Minsk.

Brücken über die Flüsse:
1) Beresina, 2) Dniepr,
3) Sosch jede von 105 Faden Spannweite, in 3 Oeffnungen à 35 Faden,
4) Snow von 35 Faden Spannweite in 1 Oeffnung,
5) Desna vor 140 Faden Spannweite in 4 Oeffnungen à 35 Faden.

Alle 5 Brücken sind auf Caissons, von 6 Faden Tiefe, fundirt.

Die eisernen Träger sind nach dem doppelten unsymetrischen Fachwerk-System ausgeführt.

Bahnüberbrückungen über die Linien der Moskau-Krest und Kursk-Kiew Eisenbahnen.

Die Haupt-Waaren, welche auf der Bahn befördert werden und meistens, über Königsberg, ins Ausland gehen, sind:
Leinsamen, Hanf, Tabak, Getreide und Bauholz.

Vereinsgebiet.

Deutsches Reich. Die von Bundesrathsausschüssen nunmehr festgestellten Vorschläge in der Eisenbahntariffrage lauten nach der National-Zeitung wörtlich wie folgt:

Der Bundesrath wolle beschliessen:

1. Dass vom Standpuncte des Reichs gegen eine mässige im Durchschnitt den Betrag von 20 Procent nicht überschreitende Erhöhung der Eisenbahn-Frachttarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, dass, sobald als die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, spätestens mit dem 1. Januar 1875 das in der vom Reichseisenbahnamt entworfenen Denkschrift über das Ergebniss der Betriebseinnahmen empfohlene, von der Braunschweiger Conferenz Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorgeschlagene (Wagenraum-) Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelange; dass indessen diejenigen Bahnverwaltungen, welche das in der Denkschrift als das „natürliche" (Elsass-Lothringische) bezeichnete Tarifsystem bereits eingeführt haben, solches beibehalten dürfen, und dass dessen weiterer Einführung nichts entgegensteht.

2. Dass interimistisch eine Erhöhung der bestehenden Gütertarife unter Ausschluss zur Zeit geltender Sätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl und Mühlenfabricate durch einen Zuschlag von höchstens 20 Procent herbeigeführt werden dürfe.

3. Dass bei demnächstiger Normirung der Sätze zu dem Zwecke, die Frachteinheiten der generellen Wagenladungsclassen zu der Frachteinheit für Stückgut in ein angemessenes Verhältniss zu bringen, dahin zu wirken sei, dass die Differenz in den Sätzen für Classe A nicht weniger als 33⅓ Procent, für Classe B nicht weniger als 50 Procent der Sätze für Stückgut betrage.

4. Dass die Vorschriften für die Beförderung von Stückgut, wie folgt, zu normiren: Zu den Frachtsätzen der Stückgutclasse werden alle Güter befördert, welche der Versender nicht als Eilgut oder Wagenladung aufgiebt; bezw. welche nicht nach den bestehenden Vorschriften als Wagenladungen zu berechnen sind. Die Fracht wird nah dem Gewicht der Sendung berechnet mit der Maassgabe, dass für jeden Cubikmeter Wagenraum, welchen die Sendung nach der Feststellung der Versandt-Güterexpedition in Anspruch nimmt, die Fracht für mindestens 3 Ctr. = 150 Kilogramm erhoben wird. Ueberschiessende Bruchtheile eines Cubikmeters werden mit $^{3}/_{10}$ Ctr. = 15 Kilogramm für jede angefangene 100 Cubik-Dezimeter berechnet. Der Frachtminimalsatz beträgt $0{,}_{4}$ Mark.

5. Dass Salz und Kartoffeln der niedrigsten Tarifclasse, Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabricate derjenigen ermässigten Wagenclasse zugetheilt werden, deren Sätze den zur Zeit geltenden am nächsten stehen.

6. Dass die S. 224 ff. der Denkschrift vorgeschlagenen speciellen Tarifvorschriften nach Anhörung der Delegirten der Eisenbahnverwaltungen vom Reichseisenbahnamt festgestellt und dem Bundesrathe zur Genehmigung unterbreitet werden, und dass dasselbe Verfahren sowohl in Bezug auf die gleichmässige Einreihung der Artikel in die in der Denkschrift S. 42 gedachten Specialtarife, als auch hinsichtlich der für das natürliche (Elsass-Lothringische) System erforderlichen Tarifvorschriften beobachtet werde.

7. Dass vorbehalten bleibe, nach Ablauf von längstens fünf Jahren eine Revision des Tarifsystems nebst Ausführungsvorschriften vorzunehmen.

Die Ausführungsbestimmungen zu diesen Beschlüssen schlagen die Ausschüsse vor, nicht dem Eisenbahnausschuss des Bundesraths, sondern dem Reichseisenbahnamte zu übertragen, vorbehaltlich der Zustimmung des Bundesrathes selbst.

Berliner Briefe.

Berlin, 8. Juni 1874. (Eisenbahnactienmarkt; Privatbahnbau; Tarife; Frachtgüterverkehr in Berlin; Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn; Oberschlesische Eisenbahn; Grünberg-Bautzen; Ostpreussische Südbahn; Tilsit-Insterburg; Berlin-Hamburg; Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn; Erfurt-Hof-Eger Eisenbahn; Glückstadt-Elmshorn; Oberlausitzer Eisenbahn; Gladbach-Antwerpen; Mainz-Brüssel.)

Auf dem Eisenbahn-Actienmarkte herrscht eine Verstimmung, deren Intensität nachgerade weit über das berechtigte Maass hinausgeht. Bei einigermassen ruhiger Ueberlegung erscheint ein so rapides Entwerthen der Actien entschieden ungerechtfertigt. Die Geldforderungen der verschiedenen Bahngesellschaften sind natürlich keine willkommene Erscheinung für die Actionäre, wenn dieselben sich aber bewusst wären, dass die Gesellschaftsvorstände nicht minder als sie selbst das regste Interesse an der günstigen Situation der von ihnen geleiteten Unternehmen haben, so könnten sie sich nicht von nothwendigen Geldbedürfnissen so verblüffen lassen, müssten vielmehr die Ueberzeugung haben, dass die zu votirenden Mittel die discreteste Verwendung finden. Nachweislich sind neuerdings Seitens mehrerer Gesellschaften in Rücksicht auf die Actionärinteressen Baupläne vertagt worden. Im Uebrigen sind die Bahnen, welche zu Betriebszwecken etc. Geld benöhigen, gerade solche, welche noch immer ihren Actionären befriedigende Dividende vertheilt haben.

Der Handelsminister scheint dem Privatbahnbau in Preussen systematisch ein Ziel setzen zu wollen. In demselben Geiste, in welchem der neue Eisenbahngesetzentwurf abgefasst ist, wonach die Regierung die Bahnen einfach — annectiren kann, ist eine, wie es heisst, in Aussicht genommene Praxis, dass das Ministerium in der Folge bei zu beantragenden Neubauten von Eisenbahnen, auch wenn die Bauten von bereits bestehenden Eisenbahn-Gesellschaften ausgeführt werden sollen, es als Grundsatz festzuhalten gedenke, dass für die erforderlichen Geldmittel höchstens ein Viertel des Betrages in Form von Prioritäts-Obligationen und drei Viertel in Form von Stammactien ausgegeben werden müsse.

Nachdem der Ausschuss des Bundesrathes den provisorischen Zuschlag von 20 Proc. zu den Gütertarifen genehmigt hat, ist an dem Perfectwerden dieser vorläufigen Tariferhöhung nicht mehr zu zweifeln. Die in Frankfurt stattgehabten Berathungen einiger Handelskammern und die am 12. d. in Düsseldorf in Aussicht genommene Conferenz des Deutschen Handelstages werden daran nichts mehr ändern. Im Uebrigen hat der Bundesrathsausschuss selbst eine Tarifrevision nach fünf Jahren befürwortet, in Rücksicht auf das zum Princip erhobene Wagenraumtarifsystem. Auch die Erhöhung der Personentarife wird jetzt von vielen Bahnen angestrebt. Neuerdings ist die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn in dieser Beziehung beim Handelsminister vorstellig geworden. Der Hessischen Ludwigsbahn ist bereits kürzlich eine Personentariferhöhung concedirt worden. Was die Gütertarife betrifft, namentlich die für Kohlen, so werden durchaus nicht alle Bahnen von der 20procentigen Erhöhung Gebrauch machen können. Bezüglich der Schlesischen Bahnen ist dies bereits bekannt. Es liegt diese Enthaltsamkeit in der Berücksichtigung specieller Interessen der Kohlenindustrie und ist diese Thatsache immerhin ein Beleg dafür, dass die Bahnverwaltungen selbst durchaus nicht indifferent für solche Interessen sind. Um so ungerechtfertigter ist die radicale Demonstration in Frankfurt a/M. und sei bezüglich derselben noch bemerkt, dass die Frankfurter Handelskammer selbst die zwingenden Gründe einer Tariferhöhung anerkannt hat.

Nach amtlichen Mittheilungen haben die Gesammtsummen der in Berlin im Laufe des Jahres 1873 per Eisenbahn aus- und eingeführten Frachtgüter betragen: 1) auf der Ostbahn: Versand 973 165 Ctr., Empfang 6 250 380 Ctr., ausserdem Viehversand 9476, Viehempfang 1 017 076 Stück; 2) auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn: Versand 2 368 $187{,}_{9}$, Empfang 21 076 $443{,}_{8}$ Ctr.; 3) auf der Berlin-Görlitzer Eisenbahn: Versand 1 423 509, Empfang 4 346 552 Ctr.; 4) auf der Berlin-Anhalter Eisenbahn: Versand 8 854 817, Empfang 9 842 987 Ctr.; 5) auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn: Versand 2 117 635, Empfang 2 625 239 Ctr.; 6) auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn: Versand 3 149 056, Empfang 5 304 287 Ctr.; 7) auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn: Versand 1 072 671, Empfang 7 545 808 Ctr.; 8) auf der

Magdeburg-Halberstädter (Lehrter) Eisenbahn: Versand 2 132 314, Empfang 3 723 109 Ctr.

Die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn beruft zum 29. d. Mts. ihre ordentliche Generalversammlung ein. (Siehe Bekanntmachung S. 510). Auf der Tagesordnung befindet sich der Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend eine 10jährige Zinsgarantie für die Prioritäts-Stammactien der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft (à 4 Proc. p. a.) durch eventuell zu leistende Vorschüsse aus einer später für diesen Zweck zu negociirenden Anleihe unter Uebernahme des Betriebes der Oels-Gnesener Eisenbahn für die Dauer der Zinsgarantie, event. bis zur vollständigen Rückzahlung der geleisteten Vorschüsse. Dieser Antrag, der bereits im Aufsichtsrathe lebhafte Opposition fand und nur gegen eine Minorität eines vollen Dritttheils der Aufsichtsraths-Mitglieder gefasst wurde, wird auch in der Generalversammlung sehr lebhafte Opposition finden.

In der am 5. d. M. stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung der Actionaire der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde der Antrag des Vorsitzenden des Verwaltungsraths auf Beschaffung von Geldmitteln in Höhe von 5 Millionen Thalern behufs Baues eines Bahnhofes und Anlegung eines weiteren Geleises, sowie zur Erweiterung des Betriebsparkes genehmigt. — Zur landespolizeilichen Prüfung des Eisenbahn-Projects Oppeln-Gross-Strehlitz-Tost-Morgenroth stand am 1. und 2. d. M. Termin an und zwar für die betreffenden Strecken, soweit dieselben die Kreise Oppeln und Gross-Strehlitz durchschneiden. Das Project gab zu keinem wesentlichen Bedenken in landespolizeilicher Beziehung Veranlassung und wird voraussichtlich in der von der Oberschlesischen Eisenbahn vorgelegten Weise landespolizeilich genehmigt werden.

Am 3. d. M. fand in Sorau eine Sitzung des Comités des Bahnprojects Grünberg-Sorau-Bautzen mit Abzweigung Priebus-Görlitz statt, in welcher die vom Ingenieur Thiel gefertigten Vorarbeiten vorgelegt und erläutert wurden. Die Versammlung genehmigte dieselben einstimmig und wird sie umgehend dem Herrn Handelsminister zur Genehmigung übermitteln. Die projectirte Eisenbahn soll die industriellen Bezirke Sachsens mit den Provinzen Posen und Preussen in directe Verbindung setzen und ist insofern eine längst erwünschte Verkehrsstrasse.

In der Generalversammlung der Ostpreussischen Südbahn wurde die beantragte Emission einer Prioritäts-Anleihe zum Zweck der Bezahlung der rückständigen Zinsen der Stamm-Prioritäten abgelehnt. Dafür stimmten nur die aus England eingetroffenen Actionäre. Der Aufsichtsrath hatte sich demnächst über die Frage schlüssig zu machen, ob von dem disponiblen Gelde zunächst der älteste fällige Coupon oder der laufende Coupon einzulösen sei; er entschied sich für letztere Eventualität. Ich habe diese Couponfrage früher einmal eingehend besprochen. Der Beschluss, zunächst den laufenden Coupon einzulösen, wurde von der Direction hauptsächlich dadurch motivirt, dass das Gericht erster Instanz auf Klage eines Couponinhabers die Statuten in diesem Sinne interpretirt habe. Uebrigens wurde beschlossen, in der nächsten Generalversammlung die allerdings nichts weniger als unzweifelhafte Statutenbestimmung in Uebereinstimmung mit der ergangenen richterlichen Entscheidung zu declariren, also durch einen Nachtrag zu dem Statut festzustellen, dass die Reinerträge zunächst zur Bezahlung des jüngsten Coupons zu verwenden seien.

In der am 30. Mai c. in Tilsit stattgehabten Generalversammlung der Tilsit-Insterburger Eisenbahn wurde der Geschäftsbericht vorgelegt und die Dividende für die Stamm-Prioritäten auf 2 Proc. festgesetzt.

Die Generalversammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, welche statutenmässig in Ludwigslust sattfindet, ist am 30. v. M. in alle Stille verlaufen. Die Dividende von 10 Proc., die Jahresrechnung und die Anträge sind genehmigt worden. Zu weiteren Interpellationen gab die Versammlung keine Veranlassung. Wie beiläufig mitgetheilt, wurde, hat die Bahngesellschaft vorläufig keine Neigung, die früher von ihr und demnächst von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft proponirte Bahnlinie Hagenow-Oldesloe zur Abkürzung des Weges von Berlin nach Holstein auszubauen, — so lange wenigstens nicht, als die Lauenburgische Regierung bei ihrem Verlangen beharrt, dass die Bahn über Mölln (und nicht, wie die Bahnverwaltung aus finanziellen Rücksichten intendirt, über Ratzeburg) gebaut werde.

Die statutenmässige Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft findet am 26. d. M. zu Berlin statt. In derselben soll u. A.:

4. über die Vorlagen des Directoriums a) zur Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe Behufs Deckung der zur Vollendung der begonnenen Bauten noch erforderlichen Kosten im Betrage bis 1 200 000 Thlrn. und zur ferneren Vermehrung der Betriebsmittel bis zum Betrage von 800 000 Thlrn., mithin im Gesammtbetrage von zwei Millionen Thalern, b) wegen einer Zusatzbestimmung zu § 21 des unterm 17. August 1845 Allerhöchst bestätigten Gesellschafts-Statuts, beschlossen, endlich

5. über die Anträge zweier Actionäre auf Abänderung der Generalversammlungs-Beschlüsse vom 4. August v. Js., bezüglich des projectirten Baues einer Eisenbahn von Potsdam nach Leipzig und einer Eisenbahn von Magdeburg über Egeln nach dem Harz verhandelt werden.

Die Actionaire der Eisenbahn-Gesellschaft Erfurt-Hof-Eger werden zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 27. Juni d. J. nach Erfurt eingeladen. Auf der Tagesordnung stehen folgende Gegenstände:

I. Nach Beschluss des Aufsichtsraths vom 27. Mai d. J.
1. Bericht der Direction über die Lage des Unternehmens,

2. Beschlussfassung darüber, wie sich die Gesellschaft gegenüber den ad 1 mitgetheilten Thatsachen verhalten wolle, und zwar: a) hinsichtlich des ihren Gesellschaftszweck bildenden Unternehmens (hierbei zugleich Beschlussfassung über einen von mehreren Actionairen gestellten Antrag auf Liquidation der Gesellschaft und über den Antrag auf Bewilligung von 8000 Thlrn. zum Zwecke der Revision des Voranschlags), b) hinsichtlich ihres Rechtsverhältnisses und ihrer Ansprüche gegenüber der Plessnerschen Baugesellschaft;

3. im Falle a) die Liquidation beschlossen werden sollte, Ernennung von Liquidatoren und einer Decharge-Commission; b) die Liquidation nicht beschlossen werden sollte, Beschluss über den Antrag des Aufsichtsraths: Bauzinsen auf das Grundcapital, soweit sie vom 1. Juli 1874 an auflaufen würden, erst vom wirklichen Beginn des Baues in Selbstregie oder nach Abschluss eines neuen Bauvertrages zu bezahlen, und den § 8 des Statuts entsprechend zu ändern.

II. Von mehreren Actionairen eingebrachte Anträge vom 4. Juni d. J. 1) Die General-Versammlung wolle der Direction die Summe von 8000 Thlrn. behufs der Revision der Vorarbeiten und des Kostenanschlages und zur Ermittelung des wirklich erforderlichen Bau-Capitals incl. der Kosten des Grunderwerbs zur Verfügung stellen, dieselbe auch beauftragen, an die betheiligten Staats-Regierungen den Antrag zu stellen, dass die Gemeindeorgane zur Beihilfe bei Ermittelung des Preises des betreffenden Grundes und Bodens angewiesen werden.

2) Die General-Versammlung wolle Direction und Aufsichtsrath unter Vorbehalt der Entschädigungs-Ansprüche an Plessner und Comp. für den Fall, dass durch die hiernach vorzunehmenden Ermittelungen die Möglichkeit der Ausführung des Baues mit den gegebenen Mitteln festgestellt wird, ermächtigen, mit einem anderen Unternehmer wegen Ausführung des Baues zu contrahiren; für den anderen Fall aber und für den Fall, dass ein anderer geeigneter Unternehmer nicht gefunden werden sollte, die genannten Gesellschaftsorgane mit möglichst beschleunigter Einberufung einer anderweiten ausserordentlichen General-Versammlung zum Zweck der Beschlussfassung über die weiteren Maassregeln zu beauftragen.

Die Glückstadt-Elmshorner Bahn hat ihren Jahresbericht erscheinen lassen. Der Bericht weist auf das bisher als verfehlt zu betrachtende Unternehmen wegen Herstellung der Bahn nach Tondern hin und bemerkt darüber: „Seit unserer letzten Berichterstattung haben sich die Aussichten für die Weiterführung unserer Bahnen nicht günstiger gestaltet. Der von der Direction mit der Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft unter 4./8. Februar 1873 abgeschlossene Betriebs-Ueberlassungs-Vertrag ward von der General-Versammlung unserer Actionaire am 12. Mai 1873 einstimmig angenommen. Der Vertrag ist jedoch zur Zeit noch nicht perfect geworden, da nach einem Schreiben der Eisenbahnbau-Gesellschaft dieselbe zur Zeit, sowohl in Rücksicht auf die Lage des Geldmarktes als auch in Hinblick auf die in naher Aussicht stehenden Aenderungen der einschlägigen Gesetzgebung keinen entscheidenden Schritt zur Realisirung des Projects vornehmen kann, sondern zu ihren weiteren Entschliessungen namentlich eine günstigere Gestaltung der Geldverhältnisse erwarten muss, nach dem § 8 des Vertrages ist die hiesige Gesellschaft berechtigt, das Vertragsverhältniss ohne Weiteres als aufgehoben zu betrachten, wenn nicht bis zum 12. Mai 1874 die Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft von Seiten des Königlichen Ministerii für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Krempe über Haide nach Tondern erhalten hat, und die bezügliche neue Eisenbahngesellschaft gebildet ist. Es wird daher die Aufgabe der Direction sein, nach Lage der Sache darauf rechtzeitig Bedacht zu nehmen, ob das Vertragsverhältniss mit der Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft am 12. Mai 1874 zu lösen, und das Project für den Bau einer Bahn von Itzehoe nach Heide mit Hülfe der betheiligten Communen wieder aufzunehmen, oder ob es abzuwarten ist, dass die Geldverhältnisse etc. sich bessern und gegründete Aussicht vorhanden ist, dass Seitens der Berliner Eisenbahnbau-Gesellschaft das Project zur Ausführung gebracht werde. Für die in dieser Angelegenheit von uns zu fassenden Beschlüsse werden wir s. Zt. die nach dem Statut erforderliche Genehmigung einholen.“

Der „Staatsanz.“ enthält den Königlichen Erlass vom 23. Mai, wodurch in Abänderung der bstreffenden Bestimmung im Artikel I. der Concessions-Urkunde vom 11. October 1871 für die Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft nach dem Antrage derselben genehmigt ist, dass ihr Domicil und der Sitz ihrer Verwaltung von Ruhland nach Cottbus verlegt wird.

Die Gesellschaft der chemin de fer du Nord de la Belgique, welche die Concession Belgiens zu der Linie Antwerpen-Gladbach besitzt, hat neulich auch für die Niederländische Strecke der Bahn die Concession Seitens der dortigen Regierung erhalten. Dagegen ist die Concessionirung der kurzen Preussischen Strecke noch nicht erfolgt. Die Concession ist von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft nachgesucht worden und handelt es sich noch um die Feststellung der Preussisch-Holländischen Grenzstation. Zu diesem Zwecke ist bereits seit zwei Monaten eine von beiden Regierungen beschickte Commission eingesetzt worden. Die Belgische Regierung unterzieht inzwischen die

Baupläne einer eifrigen Prüfung, da ihr die neue Verbindung mit Deutschand wegen des Antwerpener Hafens von Wichtigkeit ist.

Das vor einiger Zeit aufgetauchte Eisenbahnproject Mainz-Brüssel findet in Belgien keinen Anklang. Der Minister für öffentliche Bauten ist dem Projecte entschieden abgeneigt, weil das Project der Luxemburgischen Eisenbahn Concurrenz machen würde.

Baden. In der Sitzung der zweiten Kammer vom 3. Juni wurde der Gesetzentwurf über die Erbauung einer Eisenbahn auf den Mercur bei Baden einstimmig angenommen. Derselbe räumt dem zu concessionirenden Unternehmer dieselben Begünstigungen ein, wie sie bei der Bahn von Heidelberg auf den Kaiserstuhl ertheilt wurden: die Anwendbarkeit des Expropriationsgesetzes und die Tax- und Steuerfreiheit. Bau und Betrieb der Bahn auf den mässig hohen Mercurius (2240 F. ü. M., 1630 F. über Baden) werden nach dem heutigen Standpunct der Technik keine grossen Schwierigkeiten haben. Die Bahn soll eine Länge von etwa 4—5 Kilometer erhalten, wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach rentiren, auf den Fremdenbesuch der Stadt Baden und auch auf die Einnahmen der Staatsbahn günstig einwirken.

Die neue Regierungsvorlage über die Bahn Freiburg-Breisach ermächtigt die Staatsbahnverwaltung, die von den Stadtgemeinden Freiburg und Alt-Breisach zu erbauende Eisenbahnstrecke von Alt-Breisach bis zur Rheinmitte sammt der bestehenden Eisenbahn von Freiburg bis Alt-Breisach auf so lange in Pacht zu nehmen (zu $4^1/_2$ % des für die gesammte Bahnanlage aufgewendeten Capitals, beginnend mit der Inbetriebsetzung der Verbindungsbahn von Alt-Breisach nach Kolmar), als sie nicht von ihrem Rückkaufsrecht Gebrauch macht. Bis zum Pachtbeginn kann die Staatsbahnverwaltung den Bahneigenthümern als Vergütung für Ueberlassung des Betriebs der Freiburg-Altbreisacher Bahn aus deren Ertrag 45 000 Gulden jährlich entrichten. Die Eisenbahnen von Alt-Breisach nach Kolmar und Leopoldshöhe nach St. Louis sollen nach dem Staatvertrag mit der Reichsregierung vom 13. Mai d. J. spätestens bis zum 1. Mai 1877, die Eisenbahnen von Müllheim nach Mülhausen spätestens bis zum 1. November 1877 vollendet und dem Betrieb übergeben werden. Mit jenem neuen Verhältniss der Bahn Freiburg-Breisach werden auch die bisherigen Schwierigkeiten wegen des Aufwands für die gemeinschaftliche Eisenbahnbrücke über den Rhein (Total ca. 700 000 Thlr.) gehoben sein. Die 3 Rheinbrücken werden im Unterbau sogleich für ein zweites Geleise hergestellt.

⊙ **Bayerische Staatsbahnen.** München, 1. Juni 1874. Wie bereits gemeldet, wurde heute die Bahn von Regensburg nach Ingolstadt dem öffentlichen Verkehre übergeben. Es dürfte angezeigt sein, über dieses Mittelglied der Donauthalbahn im Anschluss an die im Jahrgang 1873 Seite 569 und im Jahrgang 1874 Seite 35 enthaltenen Notizen noch Folgendes mitzutheilen: Dicht bei dem jetzigen Regensburger Bahnhof, an dessen Ostseite, wurden mit umfassenden Terrainabgrabungen, welche ein altes Römisches Todtenfeld und damit viele wichtige historische Funde zu Tage förderten, die Arbeiten begonnen. Mit der von der Ostbahn gebauten directen Linie nach Nürnberg bis gegen die Donau hin parallel ziehend, unterfährt die Staatsbahn vor der neuen Ostbahn-Donaubrücke die gegen diese rasch ansteigende Ostbahn, um in geringer Entfernung davon mit einer eigenen Brücke, deren Fahrbahn nur $15^1/_2$ Meter hoch über dem Wasserspiegel liegt, (gegen $21^1/_2$ Meter der Ostbahnbrücke) die Donau zu überschreiten, und so die wegen vorspringender Felsköpfe bedeutenden Schwierigkeiten einer Bahnführung am rechten Donauufer zu vermeiden. Die erwähnte Donaubrücke bei Prüfening ist eines der bedeutendsten Bauwerke der ganzen Donauthalbahn; sie enthält bei einer Gesammtweite von 244 Metern nur 2 Zwischenpfeiler, welche auf pneumatischem Wege mit grossen Schwierigkeiten auf den etwa 10 Meter unter Niederwasser durchstreichenden Jurakalkfelsen fundirt worden sind. Am linken Donauufer fortziehend, überschreitet hierauf die Bahn bei Sinzing das Thal der hier ausmündenden Laber, welche mit einer gewölbten Brücke von 5 Oeffnungen à 10 Meter übersetzt wird, — ein Bauobject, das über 100 00 Fl. zu stehen kam. Von hier ab bis oberhalb Abbach ist der Bahnkörper ohne grössere Schwierigkeiten vom linken Donauufer hergestellt, in der Nähe von Lohstadt, wo die Bahn, ihr Terrain theils den aus der Donau, theils ansteigenden Felsen, theils dem bisherigen Donaubett abringen musste, wurden jedoch grossartige Felsenarbeiten bewältigt. Oberhalb Abbach, bei Poikam wirft sich die Bahn nach Maassgabe der dortigen Terrainverhältnisse abermals über die Donau an deren rechtes Ufer, um dieses bis nach Ingolstadt und Donauwörth nicht mehr zu verlassen. Der Stromübergang bei Poikam erfolgt mittelst einer eisernen Brücke von 4 Oeffnungen à 52 Meter Weite. Für dieses sehr bedeutende Bauobject, sowie für die erwähnte Prüfeninger Brücke wurde das Eisenwerk von der Klett'schen Brückenbau-Anstalt in Gustavsburg bei Mainz hergestellt. Unweit der Brücke zwischen Allkofen, der uralten Römischen Colonie, und Saal hatte die Bahn abermals nicht unbedeutende Strombauten und Felsenarbeiten zu bewältigen— Arbeiten die hohe Summen kosteten. Angesichts der Befreiungshalle bei Kelheim, etwas über eine Stunde vor diesem Städtchen, biegt die Bahn aus dem Donauthal südlich ab, die grossen Schwierigkeiten der Bahnführung im Donauthal zwischen Kelheim und Weltenburg vermeidend, deren dortige Felsenrücken mit 2 längeren Tunnels, wie anfänglich projectirt, hätten durchfahren werden müssen — und benützt das Seitenthal des Hopfenbaches, um ohne wesentliche Bauschwierigkeiten vor Abensberg auf die secundäre Wasserscheide zwischen Donau und Abens und von da in das Abensthal hinab zu gelangen, wo dieses schon nahezu mit dem Donauthal zusammenfällt. Von den daselbst vorkommenden Kunstbauten ist die gewölbte Abensbrücke bei Abensberg mit 3 Oeffnungen à 12 Meter zu erwähnen. Ohne alle Schwierigkeiten ist die Bahnstrecke zwischen Neustadt a./D. und Westenhausen bei Vohburg, während die ebenfalls nicht bedeutenden Arbeiten von da aus bis Ingolstadt bekanntlich durch die zweifelhafte Situation des Centralbahnhofes in Ingolstadt bekanntermassen lange verzögert und erst Ende des Jahres 1872 begonnen wurden, nachdem die Anlage eines grossen Rangirbahnhofes zwischen Ingolstadt und Unsernherrn definitiv entschieden war. Die Bahn zwischen Regensburg und Ingolstadt konnte in horizontalem und verticalem Sinne sehr günstig gelegt werden, die grösste vorkommende Steigung von 1 : 200 wurde nur auf kurze Strecken angewendet, der kleinste Curvenradius ist 600 Meter. Die Bahnlänge beträgt zwischen Regensburg und Ingolstadt 74 Kilom. oder $9,_7$ Reichsmeilen und wurden an dieser Strecke die Stationen: Sinzing, Abbach, Saal, Thaldorf (II. Cl.); Abensberg Neustadt a./D., Münchsmünster und Vohburg errichtet. Zwischen Sinzing und Abbach wird noch die Haltestelle Gundelshausen und zwischen Vohburg und Ingolstadt die Haltestelle Manching angelegt. Die Baukosten der genannten Bahnlinie werden sich auf ca. 11 Mill. Fl. belaufen. Die Eröffnung der Fortsetzung nach Donauwörth, 51 Kilom. oder $6,_8$ Reichsmeilen lang, steht in wenigen Wochen in Aussicht.

⊙ **Bayerische Staatsbahnen.** Rücksichtlich der Giltigkeitsdauer der Retourbillete wurde Folgendes bestimmt: 1. Bezüglich der Minimalentfernung für Retourbillete mit 3tägiger Giltigkeitsdauer tritt eine Aenderung nicht ein. Diese Minimalentfernung beträgt 38 Kilom.; 2. die seitherigen Retourbillete mit eintägiger Giltigkeit auf Entfernungen bis einschliesslich 37 Kilom. erhalten, ausnahmlich der auf die nächste vor- oder rückwärts gelegene Station lautenden Retourbillete, eine Giltigkeitsdauer von 2 Tagen; 3. bei Bemessung der Giltigkeitsdauer der Retourbillete mit 2- oder 3tägiger Giltigkeit bleiben die Sonn- und die allgemein gefeierten Festtage ausser Betracht, gleichviel ob diese Sonn- und Festtage den für die Berechnung der Giltigkeitsdauer maassgebenden Werktagen unmittelbar vorausgehen, sich an dieselben anschliessen oder zwischen denselben liegen; 4. die auf die nächst gelegene Station lautenden Retourbillete gelten ausnahmslos nur für den Tag, an welchen sie gelöst sind. Die vorbezeichneten Bestimmungen treten sofort in Wirksamkeit.

* **Berlin-Stettiner Eisenbahn.** Die diesjährige General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, aus dem Ertrage des vorigen Jahres ausser den bereits gezahlten 4 % Zinsen noch eine Dividende von $6^3/_4$% auf die Stammactien zu gewähren.

* **Ostpreussische Südbahn.** In der am 1. d. Mts. abgehaltenen General-Versammlung, in welcher 37 Actionäre mit einem Actiencapital von 1 420 000 Thlr. und 1419 Stimmen vertreten waren, wurde nach Erledigung des Geschäfts-Berichts pro 1873 von den Revisoren über die Prüfung der Bilanz Bericht erstattet und von der erfolgten Dechargirung der Bau- und Betriebsrechnungen pro 1873 Mittheilung gemacht. Demnächst wurden die ausgeschiedenen 4 Verwaltungsraths-Mitglieder, Herr von Simpson-Georgenburg, Dr. Strousberg-Berlin, Commerzienrath Andersch-Königsberg und Landrath von Schwerin-Sensburg wieder gewählt und an Stelle eines fünften durch den Tod ausgeschiedenen Mitgliedes Herr Baumeister Siemsen-Berlin neu in den Verwaltungs-Rath gewählt. Ebenso wurden die bisherigen Revisoren, die Herren Stadtrath Glitzke und Bankdirector Bernecker von hier sowie Banquier Gottberg aus Lyck pro 1874 wiedergewählt. Der aus der Reihe der Actionäre gestellte Antrag, eine neue Anleihe zur Tilgung der rückständigen Dividenden für die Stammprioritäts-Actien aufzunehmen, erhielt nicht die durch das Statut vorgeschriebene Majorität von zwei Drittheilen der vertretenen Stimmen. Der von einem anderen Actionär gestellte Antrag, den Verwaltungs-Rath zu autorisiren, aus dem nach §. 22 No. 3 des Statuts verbleibenden Reinertrage zunächst 5 Procent an die Inhaber der Stammprioritäts-Actien und zwar für dasjenige Jahr, aus welchem der Reinertrag herrührt, zu zahlen und den dann noch verbleibenden Betrag des Reinertrages zur Einlösung der rückständigen Dividendenscheine der Stammprioritäts-Actien zu verwenden, wobei die älteren Dividendenscheine vor den jüngeren den Vorzug haben, konnte nicht zur Discussion gestellt werden, da derselbe nicht rechtzeitig, den Bestimmungen des Statuts entsprechend, zu der diesjährigen General-Versammlung angemeldet worden war. Der Verwaltungsrath erklärte jedoch, dass er die in diesem Antrage ausgesprochene Ansicht durchaus theile und dass dieselbe auch bereits in einem, wenn auch nur in erster Instanz entschiedenen Processe adoptirt sei, worauf der Antragsteller ersuchte, diesen Antrag der nächsten ausserordentlichen oder ordentlichen General-Versammlung zur Beschlussnahme vorzulegen. Der letzte Punct der Tagesordnung, die Remuneration der Mitglieder des Verwaltungs-Rathes betreffend, wurde durch den Verzicht derselben auf jede Remuneration erledigt.

* **Kaiser Franz-Josefsbahn.** Am 8. Juni c. ist die Verbindungsbahn Budweis-Wessely mit den Stationen: Zamost und Sevětín für den Personen-, Reisegepäck-, Eilgut- und Frachten-Transport, Schmiedgraben und Bukowsko-Dinin für den Personen-, Reisegepäck- und Eilgut-Transport dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Für den Personen- und Sachen-Transport auf der Verbindungsbahn finden

die für die Hauptbahn giltigen allgemeinen Tarife Anwendung. Vom Tage der Betriebseröffnung tritt die in dem Fahrplane vom 1. Juni l. J. kundgemachte Fahrordnung für die Verbindungsbahn in Wirksamkeit.

Hessische Ludwigsbahn, Retourbillets und erhöhter Personentarif. Frankfurt-Bebraer Eisenbahn, 2stöckige Personenwagen. Personenwagen mit Schlafeinrichtung.

Frankfurt a/M., 8. Juni 1874. Das in No. 43 Seite 469 dieser Zeitung erwähnte Verfahren der Württembergischen Eisenbahnen betreffs Aufdrücken eines Farbestempels mit dem Worte „Retour" auf Fahrkarten, welche auch als Retourbillets dienen, ist in einzelnen Fällen seit Jahren auch auf der Hess. Ludwigsbahn in Praxis. Zur Erleichterung des Besuches von Ausstellungen, Festlichkeiten etc. gewährt dieselbe häufig Tour- und Retourfahrt zum einfachen Preis, wobei sodann der Retourstempel einem gewöhnlichen Fahrbillet aufgedrückt wird.

Hinsichtlich derselben Bahn können wir auch mittheilen, dass, nachdem unlängst die Genehmigung der Grossh. Hess. Staatsregierung eingetroffen ist, vom 15. Juli d. J. an auf sämmtlichen Strecken der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn ein neuer erhöhter Personentarif in Kraft tritt.

Die seit 7. April c. hier domicilirende Königliche Direction der Frankfurt-Bebraer Bahn hat für ihre Localstrecke Sachsenhausen-Offenbach doppeltstöckige Personenwagen in Bestellung gegeben. Die Bahnhofsbauten in Frankfurt a/M. schreiten zusehends vor.

Seit 1. d. M. sind (wie bereits in No. 43 Seite 472 mitgetheilt wurde) in den Nachtschnellzügen für Frankfurt-Hannover-Hamburg Personenwagen mit Schlafeinrichtung eingestellt. Ich kann Ihnen mittheilen, dass auch zwischen Frankfurt a/M. und Berlin die Einführung von Schlafwagen auf der Route via Bebraer und Anhaltische Bahn nahe bevorsteht.

Schifffahrt.

— *r* — **Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.** Nach dem Geschäftsbericht des Verwaltungsraths pro 1873 für die am 26. Mai zu Triest abgehaltene 41. Generalversammlung geht hervor, dass die Thätigkeit der Anstalt im verflossenen Jahre keine geringere war als in dem vorausgegangenen, die Ergebnisse jedoch in Folge der schon im letzten Berichte vorhergesehenen Ursachen (wachsende maritime Concurrenz, rasche Ausdehnung der Eisenbahnen, wiederholte Arbeiter-Strikes, Vertheuerung der Kohlen und des Eisens etc.), zu denen sich noch die Uebelstände in Folge der Cholera — das unvernünftige und äusserst schädliche Absperrungssystem gegen die Verbindungen zur See — gesellten, hinter den vorjährigen zurückgeblieben sind. Die Gesellschaft gebietet (nachdem sie ihre Schiffe im Jahre 1873 um 4 tüchtige Transportdampfer „Achille", „Ettore", „Castore", „Polluce" (zusammen 1200 Pferdekraft, 7600 Tonnen Gehalt) vermehrt hat) gegenwärtig über 73 zum grösseren Theile neue Dampfer von 17,520 Pferdekraft und 76 305 Tonnen Gehalt, mit denen sie vollkommen in der Lage ist, den Anforderungen des regelmässigen Dienstes zu genügen und auch Gelegenheiten zu ausserdienstlichen Merkantilfahrten auszunützen. Das Betriebsergebniss des Jahres 1873 ist folgendes: die Frachteinnahmen überstiegen jene des Vorjahres um 40 000 Fl. Der Unterschied im Agio-Conto hat in der Besserung der Valuta seinen Grund. Die hervorragendsten Unterschiede in den Ausgaben sind 229 000 Fl. für Suez-Canal-Taxen, die zu Lasten der Gesellschaft gehen, aber eine Vermehrung der Fahrten anzeigen (es sind eben wieder 3 Lloyd-Dampfer auf dem Wege von Bombay nach Triest), 140 000 Fl. für Besoldung und Beköstigung, verursacht durch die herrschende Theuerung, und 630 000 Fl. Mehrauslagen für Kohlen. Die Kohlenbezüge aus dem Inlande haben bisher nicht jene Hülfe geleistet, auf die man gehofft hatte. In den Verwaltungskosten findet sich eine Mehrausgabe von 33 000 Fl. für Beschickung der Weltausstellung, wofür bekanntlich die Anstalt vorzüglich und zweckmässig bei der Ausstellung vertreten war. Der am Schlusse der Bilanz ausgewiesene Gewinn beträgt 1 749 014 Fl. 51 Kr., wovon den Statuten gemäss zu verwenden sind: für Abschreibung vom Werthe der Dampfschiffe von 13 291 700 Fl., 1 091 200 Fl. Dotation des Assecuranz-Fonds mit 1% obigen Werthes 132 917 Fl., Beitrag zum Pensionsfonds 9150 Fl., zusammen 1 233 567 Fl., verbleiben 515 447 Fl. 51 Kr. Nach Abzug der 12% auf das Maximum reducirten Emolumente 60 000 Fl., der Emolumente der Revisoren 1500 Fl., zusammen 61 500 Fl., erübrigen zur Vertheilung 453 917 Fl. 51 Kr. Aus diesem Ueberschusse wird mit Genehmigung der Regierung eine Dividende von 21 Fl. per Actie bezahlt, also 441 000 Fl. und der Rest von 12 947 Fl. 51 Kr. dem Reservefonds zugewiesen. Der Stand des Assecuranz-Fonds war Ende December 2 387 803 Fl., der Stand des Reservefonds-Total 271 037 Fl. Zur Consolidirung des Unternehmens sind im Jahre 1873 verwendet worden 1 309 903 Fl. 70 Kr. Die Schulden der Gesellschaft verminderten sich im ganzen um 1 004 867 Fl.

Grosse Verdienste um das Wohl der Anstalt hat sich nächst dem Verwaltungsrath der commercielle Director Ritter von Bordini erworben.

Ausland.

* **Luxemburgische Prinz Heinrich-Bahn.** Am 1. Juni c. ist die Linie von Clémency nach Autel-Bas, welche die Prinz Heinrich-Bahn mit der Belgischen Staatsbahn verbindet, ohne Zwischenstationen eröffnet worden.

— *r* — **Frankreich.** Durch ein Decret vom 29. April l. J. wurde der Bau einer Bahn von Arzew nach Saïda mit einer Fortsetzung in einer Länge von 60 Kilom. in der Richtung von Geryville unter Genehmigung einer bezüglichen zwischen dem Civil-Gouverneur von Algier und der Franco-Algerischen Gesellschaft unter dem 20. December 1873 abgeschlossenen Convention als von öffentlichem Nutzen erklärt.

Ein weiteres Decret des Präsidenten der Republik vom 7. Mai l. J. dehnt die Giltigkeit des Gesetzes vom 12. Juli 1863 über die Bahnen von localem Interesse auf Algerien aus.

Im Hinblicke auf dieses Decret wurde unter dem gleichen Datum der Bau einer Bahn von Bona nach Guelma als im öffentlichen Nutzen gelegen erklärt, und das Departement von Constantine zur Ausführung dieser Bahn als einer solchen von localem Interesse ermächtigt.

— *r* — **Französische Westbahn.** (Aus dem bei der Generalversammlung vom 28. März l. J. erstatteten Geschäftsberichte über das Jahr 1873.) Der Geschäftsbericht erwähnt zunächst, dass durch Eröffnung der Strecke von Neufchâtel nach Dieppe im Jahre 1873 die Linie Paris-Dieppe vollendet wurde; ferner dass auch die Linie von Caen nach Laval ausser der längst betriebenen Strecke Mayenne-Laval die Strecke von Caen nach Flers im Jahre 1873 dem Betriebe übergeben wurde, und dass die dritte Strecke dieser Linie die von Flers nach Mayenne voraussichtlich Ende 1874 eröffnet werden wird.

Die Einnahmen auf dem Gesammtnetze der Westbahn betrugen im Jahre 1873 92 660 810,25 Frcs. gegen 92 140 005,42 Frcs. im Jahre 1872. Von ersterer Summe kommen 65 581 046,55 Frcs. auf das alte Netz.

Nach der Gesammtabrechnung steht als Ergebniss des Betriebes des Jahres 1873 die Summe von 10 776 362,34 Frcs. zur Verfügung. Nach Bezahlung der Zinsen, und der auf 17,50 Frcs. pro Actie festgesetzten Dividende erübrigt zur Ueberweisung auf das nächste Betriebsjahr die Summe von 364 159,84 Frcs.

— *r* — **Charentes-Eisenbahn.** (Aus dem Geschäftsberichte pro 1873.) Das der Gesellschaft gehörende Bahnnetz hat eine Gesammtlänge von 721 Kilom. an Linien von allgemeinem Interesse. Hiervon stehen im Betriebe 345 Kilom., nämlich die Linien

von Rochefort nach Angoulême	118 Kilom.
„ Saintes Coutras (Section von Beillant nach Saint-Mariens)	71 „
„ Saint-Mariens nach Blaye	24 „
„ la Roche-sur-Yon nach la Rochelle	104 „
„ la Rochelle nach Rochefort	28 „
	345 Kilom.

Im Bau begriffen sind 154 Kilom., nämlich die Linien

von Saintes nach Coutras (Section von Saint-Mariens nach Coutras)	28 Kilom.
„ Angoulême nach Limoges	126 „
	154 Kilom.

Noch zu bauende Linien sind folgende:

von Angoulême nach Nontron	35 Kilom.
„ Taillebourg nach Saint-Jean-d'Angely	19 „
„ Saint-Jean-d'Angely nach Niort	44 „
„ Tonnay-Charente nach Marennes und la pointe du Chapus	35 „
„ Marcenais nach Libourne	19 „
„ Niort nach Ruffec	70 „
	222 Kilom.

Die Gesellschaft strebt die Herstellung einer Verbindung ihrer zur Zeit concessionirten Linien mit Bordeaux an, welche Verbindung eine Länge von ca. 38 Kilom. haben würde, und sie ist ferner ermächtigt, um die Concession zu einer Bahn von Nontron nach Périgueux mit Abzweig nach Ribérac (70 Kilom.) nachzusuchen. Ausserdem hat dieselbe zu folgenden Bahnen von localem Interresse die Concession erhalten:

von Exideuil nach Confolens	14 Kilom.
„ Niort nach Thouars	75 „

Die Gesammtlänge der Ende des Jahres 1873 im Betriebe gestandenen Linien war 345 Kilom.; die durchschnittliche Länge für das ganze Jahr 286 Kilom. Im Jahre 1873 wurde in Betrieb gesetzt die Section von Montendre nach Blaye (40 Kilom.) am 16. October, und die Linie von la Rochelle nach Rochefort, deren feierliche Eröffnung am 29. December erfogte.

Die Gesammt-Brutto-Einnahme des Jahres 1873 betrug 3 522 815 Frcs., gegen 3 215 213 Frcs. im Jahre 1872. Die Betriebskosten betrugen im Jahre 1873 2 107 226 Frcs.; im Jahre 1872 betrugen dieselben 1 892 250 Frcs. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stellte sich im Jahre 1873 auf 59%. Es ergiebt sich demnach ein Netto-ertrag von 1 415 589 Frcs., der sich nach Abzug der Kosten für die Central-Verwaltung auf 1 316 312 Frcs. stellt.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im April 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1874	Betriebslänge in Meilen 1873	Befördert wurden: Personen 1874	Personen 1873	Centner Güter 1874	Centner Güter 1873	Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr Gulden.	aus dem Frachten-Verkehr Gulden.	in Summa Gulden.	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden.	Bis ultimo April Gulden.	Differenz gegen das Vorjahr Gulden.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn	$52,_{5}$	$52,_{5}$	62522	74610	349913	567167	47390	58992	106382	—36508	433783	—59834
Arad-Temesvarer Eisenbahn	8	8	7692	8905	73000	79004	8000	9700	17700	+46	57423	—3713
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	$8,_{5}$	$8,_{5}$	52562	51189	3984583	2952061	22151	168717	190868	+57662	672757	+148641
Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn [1]	$21,_{80}$	$13,_{20}$	8873	9540	128180	182026	6368	15768	22136	+886	90621	+12458
Böhmische Nordbahn [2]	24	23	52318	51756	618583	481415	30252	77323	107575	+17506	403597	+51725
Böhmische Westbahn	27	27	37479	41420	1296048	1486737	47208	166704	213912	—31794	882308	—114296
Buschtêhrader Eisenb. Strecke Litr. A.	$25,_{5}$	$27,_{0}$	33169	37228	1506727	1819325	—	—	156523	—11724	734709	+10140
„ „ Strecke Litr. B [3]	$29,_{0}$	$26,_{9}$	34931	40997	975987	752401	—	—	121849	+26970	443316	+78874
Dniesterbahn [4]	15	15	11784	13676	78119	66447	8074	11277	19351	—6793	83715	—3061
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	$11,_{2}$	$11,_{2}$	32240	33200	1127700	460000	10210	74040	84250	+42260	305460	+150700
Eperies-Tarnower Eisenbahn [5]	$7,_{1}$	—	5569	—	15812	—	2863	3501	6364	—	19510	—
Erzherzog-Albrechts-Bahn [6]	$9,_{9}$	—	11495	—	81175	—	8343	8168	16511	—	61212	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	$8,_{93}$	$8,_{93}$	20322	25292	187057	192307	9905	26146	36051	—5897	125538	—5841
Galizische Carl-Ludwig-Bahn	78	77	85110	83533	2105712	1008200	168836	827275	996111	+381311	4216719	+1668610
Graz-Köflacher Eisenbahn	12	$5,_{3}$	26955	24661	967548	786459	14253	76538	90791	+2830	378476	+47484
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$79,_{71}$	$79,_{48}$	239190	218199	4633253	4366092	382704	1389976	1772680	+57112	7373706	+315042
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn	$18,_{93}$	$18,_{93}$	34870	33726	518475	445656	29162	62217	91379	+930	342040	+328
Kaiser Franz-Josef-Bahn	$89,_{3}$	$89,_{3}$	167460	179157	1190020	1403809	217461	325646	543107	—68157	1923365	—293269
a. Kaiserin Elisabeth-Bahn	$75,_{75}$	$72,_{25}$	236763	237631	2439535	2871613	246624	443842	690466	—203072	2600307	—454789
b. Neumarkt-Braunauer Bahn	$8,_{00}$	$8,_{00}$	16433	15966	314186	410353	12464	24696	37160	—11761	150260	—14267
c. Linie Wien-Kaiserebersdorf	$2,_{50}$	$2,_{50}$	—	—	182786	185014	—	3766	3766	—1563	15430	—6222
d. Linie Steindorf-Braunau [7]	$5,_{10}$	—	6508	—	29145	—	3269	2349	5618	+5618	20123	+20123
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	$48,_{5}$	$48,_{5}$	60175	63977	989108	816308	46616	158611	205227	—5187	772881	+31220
Kronprinz Rudolfsbahn [8]	$84,_{0}$	$80,_{8}$	145913	122986	1531186	1545671	121630	213186	334816	—31346	1135137	—29206
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E., u. zwar:												
a. Oesterreichische Linien	47	47	36067	34805	431332	295484	67365	147669	215034	+46917	1000468	+297079
b. Rumänische Linien	224†	224†	20041	20273	7185206	7455780	108959*	74316*	183275*	+683*	815360*	+81914*
Lundenburg-Grussbacher Eisenbahn	$12,_{22}$	$5,_{7}$	5990	5110	57205	45530	3164	4461	7625	+1407	34411	+10918
Mährische Grenzbahn [9]	$14,_{81}$	$2,_{9}$	18488	9155	203019	102086	8759	19212	27971	+16545	111390	+67232
Mährisch-Schlesische Centralbahn	$18,_{21}$	$18,_{21}$	23264	24035	230397	188744	16527	23452	39980	—5201	160547	—5066
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	$7,_{25}$	$7,_{25}$	15196	19515	569705	714042	9802	64983	74785	—20633	307977	—61451
a. Oesterr. Nordwestbahn	$84,_{4}$	$84,_{4}$	139502	145349	1271226	1702409	152215	280943	433158	—40291	1669910	—333640
b. deren Ergänzungs-Netz [10]	$33,_{75}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staats- u. Brünn-Rossitzer Bahn	215	$213,_{5}$	343992	394515	6829013	8758954	699938	1510353	2210291	—360082	9089739	—670551
Oesterr. Südbahn	$292,_{95}$	$285,_{77}$	596860	542600	6061296	6289476	911558	1689506	2601064	—498831	9569621	—1299421
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	$4,_{33}$	$4,_{33}$	8399	9241	180933	252848	3019	17566	20585	—5826	81936	—23109
Pilsen-Priesener Eisenbahn [11]	$22,_{18}$	$10,_{27}$	17917	7721	163494	117883	15227	18363	33590	+23278	147318	+97381
Prag-Duxer Eisenbahn [12]	$18,_{3}$	$10,_{6}$	15259	4901	200659	152643	12178	22427	34305	+19750	151297	+88551
Salzburg-Halleiner Eisenbahn	$2,_{40}$	$2,_{40}$	7706	7066	160172	105508	2531	9180	11711	+3168	33099	+4911
Erste Siebenbürger Eisenbahn	$38,_{20}$	$38,_{20}$	30307	32702	412665	544823	27117	84359	111476	—58075	418941	—206071
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	$31,_{5}$	$31,_{5}$	55449	61488	1072766	1420182	42742	181241	223983	+32998	941355	+127395
Theisseisenbahn	77	77	81333	109150	880000	1309354	122000	218000	340000	—140022	1376011	—469726
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	$15,_{9}$	$15,_{9}$	36235	36296	411116	513522	31212	41841	73053	—12571	381920	+37596
a. Ungarische Nordostbahn	$63,_{45}$	$57,_{13}$	70482	78241	412616	335523	62128	83052	145180	+2904	511397	—47968
b. Strecke Nyiregyhaza-Ungvar	$12,_{15}$	$12,_{15}$	9994	11053	99287	134913	8729	11484	20213	+1376	81105	+9773
Ungarische Ostbahn	80	54	47850	37753	313015	378283	66225	106841	173066	+69940	585821	+228376
Ungarische Staatseisenbahnen	$124,_{4}$	$88,_{3}$	99383	142297	1130971	2147997	117431	314394	431825	—106321	1839832	—29279
Ungarische Westbahn	$49,_{7}$	$40,_{1}$	51873	53817	287734	224830	45714	48312	94026	+24901	355505	+98331
I. Ung.-Galizische Eisenbahn	$35,_{2}$	$27,_{7}$	13276	22538	250917	190293	15475	52291	67766	+27137	295226	+153527
Vorarlberger Eisenbahn	$12,_{8}$	$12,_{8}$	36891	27522	160603	101359	15107	10034	25141	+5962	82286	+11344
Waagthal-Eisenbahn [13]	$5,_{94}$	—	—	—	—	—	—	—	21661	—	—	—
Wiener Neustadt-Grammat-Neusiedl. E.	$4,_{49}$	$4,_{49}$	8490	8523	140119	135912	3910	10935	14845	+1606	60421	+9157

[1] Dombovár-Báttaszék $8,_{61}$ M.) am 20. Juli 1873 eröffnet.
[2] Rumburg-Georgswalde-Ebersbach (1 M.) am 1. November 1873 eröffnet.
[3] Komotau-Brunnersdorf ($1,_{70}$ M.) am 1. März und Luzna-Lischan-Rakonitz ($1,_{20}$ M.) am 5. März 1873 eröffnet.
[4] Drohobycz-Boryslaw ($1,_{588}$ M.) am 15. April 1873 eröffnet.
[5] Eröffnet am 1. Mai 1873.
[6] Lemberg-Stryj ($9,_{87}$ M.) eröffnet am 16. October 1873.
[7] Eröffnet am 10. September 1873.
[8] Villach-Tarvis ($3,_{7}$ M.) am 25. November 1873 eröffnet.
† Kilometer. * Francs.
[9] Sternberg-Grulich ($11,_{89}$ M.) wurde am 15. October 1873 eröffnet.
[10] Königgrätz-Chlumetz ($3,_{70}$ M.) und Nimburg-Lysa-Prag ($6,_{53}$ M.) am 4. October 1873 eröffnet; Königgrätz-Wichstadtl-Lichtenau ($10,_{96}$ M.) und Lichtenau-Grulich ($0,_{62}$ M.) am 14. Ja-nuar 1874.
[11] Pilsen-Plass ($4,_{25}$ Ml.) am 21. Januar 1873 für den Frachten- und am 1. Mai für Personenverkehr; Plass-Priesen ($10,_{29}$ M.) am 8. August; Neusattel-Schaboglück ($0,_{8}$ Ml.) am 7. September 1873 eröffnet.
[12] Prag (Smichow)-Schlan ($7,_{2}$ Ml.) am 12. Mai 1873; Bilin-Dux ($0,_{64}$ M.) am 1. April 1874 eröffnet.
[13] Pressburg-Tyrnau ($5,_{94}$ M.) eröffnet am 1. Mai 1873, die $0,_{50}$ M. lange Verbindungsbahn Ratzersdorf-Weinern am 31. Januar 1874.

Eisenbahn-Kalender.

(Nachtrag zu No. 45, Seite 497.)

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

23. Juni Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn zu Schwerin.
26. „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin. S. S. 506.
27. „ Angermünde-Schwedter Eisenbahn-Ges. zu Schwedt a. O.
27. „ *Eisenbahn-Gesellschaft Erfurt-Hof-Eger zu Erfurt. S. S. 506.
29. „ Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zu Breslau. S. S. 510.
30. „ Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
30. „ Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn zu Dortmund.
30. „ Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft zu Nordhausen. Tagesordnung siehe in No. 45, Seite 497.
30. Juni Ungarische Ostbahn zu Budapest.
30. „ Römische Eisenbahnen zu Florenz.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
11. Juni	zu Stühlingen	Badische Stsb.	Weichenschwellen	—
15. „	zu Carlsruhe	dieselbe	Eiserne Oelbehälter	513
15. „	zu O.-Lahnstein	Nassauische E.	Arbeiten zur Erweiterung der Station Balduinstein	—
16. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Eisenconstruction des Perrondaches auf Bahnh. Lehrte	—
16. „	zu Königsberg	Preuss. Ostb.	Maurerarbeiten auf Bahnh. Königsberg	—
17. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Bauarbeiten	—
19. „	zu Sorau	Niederschles.-Märk. E.	Brückenbohlen, resp. Oelanstrich eis. Brücken	—

20.	Juni	zu Berlin	Berlin-Hamburg	Personen-, Gepäck- und Viehwagen	—
22.	„	zu Gevelsberg	Enneppethalbahn	Maurerarbeiten etc.	—
22.	„	zu Breslau	Rechte-Oderuferb.	Materialienverkauf	501
22.	„	zu Geldern	Venlo-Hamb. B.	Barrièren u. Warnungstafeln	—
23.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Drehscheiben	513
23.	„	zu Paderborn	Westfälische E.	Eisenbahn-Postwagen	511
24.	Juni	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Felsenarbeiten	513
25.	„	zu Frankfurt a. O.	Niederschl.-Märk. E.	Verkauf von Dispositions-Ländereien	—
29.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schwellen	511
30.	„	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Verkauf von Locomotiven etc.	511
30.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Felsenarbeiten	No. 47
6.	Juli	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen etc.	511

Officielle und Privat-Anzeigen.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Betriebs-Eröffnung des Lupkower Tunnels.

Die gefertigte Direction beehrt sich hiermit das P. T. Publicum in Kenntniss zu setzen, dass durch die nunmehrige Vollendung des bei Lupkow befindlichen Tunnels die Theilstrecke Tunnel-Lupkow **am 31. Mai 1874** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

Gleichzeitig erfolgt auch die Aufhebung des mit 12. Juni 1873 eingeführten Ueberfuhrdienstes und der bei diesem Anlasse errichteten provisorischen Station „Tunnel."

Da nunmehr unsere Galizische Strecke mit der Ungarischen in einer ununterbrochenen Schienenverbindung steht, so treten durch diese Eröffnung alle mit der Einführung des Ueberfuhrdienstes dem Güterverkehr auferlegten Beschränkungen sofort ausser Kraft.

Wien, im Mai 1874. **Die Direction.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Die dritte ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn findet am **27. Juni 1874, Vormittag 10 Uhr,** im Saale des Niederösterreichischen Gewerbevereins, Stadt, Eschenbachgasse 11, 1. Stock statt.

Tagesordnung.

1) Bericht des Verwaltungsrathes über den Bau und Betrieb im Jahre 1873;
2) Bericht des Revisions-Ausschusses über die Prüfung der Rechnungen des Jahres 1873;
3) Wahl von 4 Mitgliedern des Verwaltungsrathes.
4) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1874.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 25 Actien befinden und das Stimmrecht auszuüben wünschen, wollen in Gemässheit der §§ 40—42 der Statuten ihre Actien längstens bis zum 19. Juni 1874 bei der Liquidatur der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Mariahilferstrasse Nr. 1 A, oder bei der Liquidatur der k. k. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien mittelst zweier arithmetisch geordneter und vom Einreicher unterzeichneter Consignationen, welche bei den genannten Cassen unentgeldlich verabfolgt werden, hinterlegen.

Ein Exemplar der Consignation erhält der Deponent zugleich mit einer für die Generalversammlung giltigen Legitimationskarte.

Gegen Rückschluss dieser Consignation werden nach abgehaltener General-Versammlung die Actien ausgefolgt.

Im Vertretungsfalle muss die legalisirte oder wenigstens von zwei Zeugen vidimirte Vollmacht spätestens zwei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung im Bureau der Gesellschaft ausgewiesen werden.

Wien, am 29. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die diesjährige ordentliche General-Versammlung findet hierselbst

am 29. Juni, Nachmittags 3 Uhr

im grossen Saale der neuen Börse — Wallstrasse No. 6 — statt, wozu die Herren Actionäre hierdurch eingeladen werden.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind die in dem § 26 der Gesellschafts-Statuten aufgeführten, insbesondere auch eine Ersatzwahl für zwei ausgeschiedene unbesoldete Directions-Mitglieder für den Rest der Amtsdauer der letzteren.

Ferner: ein Vertrag, betreffend eine 10jährige Zinsgarantie für die Prioritäts-Stamm-Actien der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft (à 4 % p. a.) durch event. zu leistende Vorschüsse aus einer (später dazu aufzunehmenden) Anleihe, unter Uebernahme des Betriebes der Oels-Gnesener Eisenbahn für die Dauer der Zinsgarantie, event. bis zur vollständigen Rückzahlung der geleisteten Vorschüsse.

Die Actien müssen Behufs Theilnahme an der General-Versammlung:

in Breslau: bei der Haupt-Casse unserer Gesellschaft, Berliner Strasse 76;
bei dem Bankhause E. Heimann, Ring 33;
bei der Breslauer Disconto-Bank Friedenthal & Co. Junkernstrasse No. 2;

in Berlin: bei der Direction der Preuss. Bank-Anstalt Henckel-Lange, Wilhelmsstrasse No. 62;
bei dem Bankhause S. Bleichröder;
bei der Direction der Disconto-Gesellschaft;
bei dem Bankhause Jacob Landau,

gemäss § 31 der Gesellschafts-Statuten spätestens 3 mal 24 Stunden vor der Versammlung deponirt werden.

Die Jahresberichte und sonstigen Vorlagen werden Tags vor der General-Versammlung in unserem Formular-Magazin, Berlinerstrasse 76 parterre, ausgegeben.

Breslau, den 1. Juni 1874.

Der Vorsitzende des Verwaltungs-Raths.
P. G. Friedenthal.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mittelst hohen k. k. Ministerial-Erlasses vom 28. December 1864 Z. 5903 F. M. und 16. December 1869 Z. $\frac{18027}{1543}$ genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der — in Gegenwart des landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars — am 24. April 1874 stattgehabten Verloosung nachfolgende 148 Prioritäts-Obligationen der **ersten** und 73 Prioritäts-Obligationen der **zweiten Emission** gezogen und zwar:

I. Emission (148).

64	3691	6066	9839	12676	15284
65	3787	6190	9841	12941	15390
107	4219	6339	10040	12968	15396
389	4297	6519	10115	13217	15727
394	4329	6572	10117	13592	15812
424	4392	6617	10255	13626	15849
471	4474	6802	10265	13692	16528
926	4492	6843	10403	13978	16852
1128	4538	6904	10534	14052	16982
1232	4555	7474	10566	14055	17040
1314	4603	7504	10809	14343	17318
1446	4641	7613	10888	14438	17655
1544	4787	7620	10909	14443	17960
1854	4804	7648	11123	14547	18200
2075	4855	7876	11428	14742	18503
2085	4942	7984	11522	14816	18594

2508	5115	8051	11523	14864	18723
2509	5223	8127	11527	14898	18850
2568	5286	8205	11543	14976	18927
2594	5314	8476	11564	14980	19010
2780	5498	8726	11701	15067	19026
3079	5502	8873	11743	15174	19167
3463	5622	9175	11843	15243	19727
3526	5792	9376	12166	15250	19947
3619	5979	9650	12395		

II. Emission (73).

966	4385	5688	7357	8842	11246
1169	4399	5772	7594	9008	11846
1177	4541	6060	7644	9458	11913
2020	4586	6076	7784	9546	11953
2610	4641	6173	7797	9548	12059
2968	4643	6650	8094	9648	12541
3024	4943	6658	8234	9660	13081
3048	5003	6668	8350	10052	13103
3217	5043	6765	8366	10132	13159
3442	5343	6809	8462	10329	13197
3597	5401	7116	8682	10390	13299
3660	5556	7244	8723	10951	13326
3742					

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge von 100 Thaler oder 150 fl. Oe. W. in Silber pr. Stück, sowie der diesbezüglichen Silberzinsen-Coupons erfolgt gegen Abgabe derselben vom **1. Juli 1874** ab in Prag bei der Directions-Hauptcassa, und bei den bekannten Zahlstellen.

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass die hier nachfolgenden bereits gezogenen Prioritäts-Obligationen der I. und II. Emission, deren Verzinsung mit 30. Juni des bezeichneten Verloosungs-Jahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, und zwar:

I. Emission.

pro 1866: No. 1738.
„ **1868:** „ 181, 422, 2701, 8146, 17429.
„ **1869:** „ 9680, 11104, 13582, 14602, 19190.
„ **1870:** „ 86, 2920, 7386, 8941, 17327, 19719.
„ **1871:** „ 403, 5043, 11568, 12798.
„ **1872:** „ 407, 1741, 2566, 6608, 9077, 9136, 11872, 12433, 12799, 13034, 13453, 13455, 13642, 14893, 16036, 18404, 19821.
„ **1873:** „ 7332, 8586, 9425, 10834, 11154, 11160, 12124, 16084, 16504, 16911, 17322, 17720, 17729, 18621, 19503, 19586, 19601, 19636.

II. Emission.

pro 1872: No. 27, 70, 94, 245, 336, 2987, 8487, 8805, 11441, 12109.
„ **1873:** „ 18, 26, 127, 175, 262, 286, 764, 3834, 5552, 9322.

Prag, am 31. Mai 1874. **Der Verwaltungsrath.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

4 374 780 Kilogr. Eisenbahnschienen aus Bessemer Stahl,
7 123 900 Kilogramm Eisenbahnschienen aus Eisen,
284 350 „ Seitenlaschen,
25 860 „ Unterlagsplatten,
101 340 „ Laschenbolzen,
79 560 „ galvanisirte Tirefonds,
2640 „ Hakennägel

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind bis zu dem am

Montag, den 6. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen etc.“

resp.

„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug“

an uns einzusenden und erfolgt die Eröffnung der Offerten zur vorangegebenen Terminstunde in Gegenwart der persönlich anwesenden Submittenten.

Strassburg, den 31. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von 120 000 Stück Eisenbahn-Querschwellen von 2,5 Meter; 108 000 laufende Meter Weichenschwellen von 2,8 bis 4,4 Meter Länge soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen“

bis zu dem am

Montag, den 29. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 31. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft.
Submissionsverkauf von Locomotiven und Locomotivkesseln.

Zehn ältere Locomotiven, welche für starken Dienst zu leicht, jedoch noch anwendbar sind, sowie vier Stück Locomotivkessel, für industrielle Zwecke noch brauchbar, sollen im Submissionswege verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen nebst Beschreibung der zum Verkauf ausgesetzten Objecte können auf portofreie Anfragen von dem unterzeichneten Verwaltungsrathe bezogen werden. Gefällige Offerten wollen bis längstens **30. Juni c.** unter der Bezeichnung:

„Offerte auf Ankauf von Locomotiven und Dampfkesseln“

ebendahin eingesandt werden.

Mainz, den 6. Juni 1874.

Der Verwaltungsrath.

Königliche Westfälische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung eines Eisenbahn-Postwagens I. Gattung mit Bremse soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in meinem Bureau einzusehen, auch können dieselben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung eines Eisenbahn-Postwagens I. Gattung mit Bremse“

bis zu dem am **23. Juni c., Morgens 10 Uhr,** in meinem Bureau anstehenden Termine in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, an mich einzusenden.

Paderborn, 5. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
v. c.
Sillies.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Aenderung des Fahrplanes.

Aus Anlass der Vollendung des **Łupkower Tunnels** werden vom

15. Juni 1874 an

die für die Personenbeförderung bestimmten Züge nach dem unten bezeichneten Fahrplane verkehren:

Fahrplan.

Meilen	Stationen		Beschleunigter gem. Zug Nr. 3 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit	Gemischter Zug Nr. 5 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit	Gemischter Zug Nr. 7 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit
	Lemberg	Abf.	5,5 Nm.	5,5 Früh	
—	Przemyśl (Restauration)	Ank.	8,31 Nchts.	7,49 ,,	
		Abf.	9,1 ,,	8,34 Vm.	
1,20	Hermanowice (Haltestelle)	,,	9,22 ,,	8,56 ,,	
1,70	Niżankowice	,,	9,32 ,,	9,8 ,,	
3,45	Dobromil	,,	10,1 ,,	9,46 ,,	
4,48	Chyrów (Restauration)	Ank.	10,21 ,,	10,10 ,,	
		Abf.	10,31 ,,	10,27 ,,	
5,76	Starzawa (Haltestelle)	,,	10,53 ,,	10,51 ,,	
7,04	Krościenko	,,	11,22 ,,	11,26 ,,	
8,11	Ustrzyki	,,	11,41 ,,	11,54 ,,	
10,25	Olszanica	,,	12,19 ,,	12,45 Nm.	
11,79	Łukawica-Lisko	,,	12,46 ,,	1,23 ,,	
12,32	Zaluż	,,	12,56 ,,	1,35 ,,	
12,87	Zagórz (Restauration)	Ank.	1,5 ,,	1,45 ,,	
		Abf.	1,15 ,,	2,15 ,,	
15,07	Mokre (Haltestelle)	,,	1,49 ,,	2,54 ,,	
15,96	Szczawne	,,	2,5 ,,	3,17 ,,	
17,36	Komańcza	,,	2,35 ,,	3,54 ,,	
19,17	Łupków	,,	3,15 ,,	4,43 ,,	
20,76	Vidrány (Haltestelle)	,,	4,0 ,,	5,32 ,,	
21,30	Mezö-Laborcz (Rest.)	Ankunft (Lemb. Zeit)	4,14 ,,	5,48 ,,	
		Abfahrt (Pester Zeit)	4,9 ,,		10,24 Vm.
23,31	Radvány	Abf.	4,41 ,,		11,9 ,,
24,63	Koskócz	,,	5,2 ,,		11,44 ,,
25,92	Udva (Haltestelle)	,,	5,22 ,,		12,9 Nm.
26,89	Homonna	Ank.	5,33 ,,		12,23 ,,
		Abf.	5,41 ,,		12,44 ,,
27,96	Armezö	,,	5,59 ,,		1,18 ,,
28,72	Natafalva (Haltestelle)	,,	6,10 Früh		1,33 ,,
29,85	Nagy-Mihály	,,	6,27 ,,		2,14 ,,
31,10	Bánócz	,,	6,46 ,,		2,42 ,,
32,19	T. Terebes-Gálszécs	,,	7,11 ,,		3,18 ,,
34,47	Velejte (Haltestelle	,,	7,45 ,,		4,3 ,,
35,18	Legenye-Mihalyi (Restaur.)	Ank.	8,10 ,,		4,19 ,,
		Abf.	8,20 ,,		4,54 ,,
	S. A. Ujhely	Ank.	8,56 Vm.		5,30 ,,
		Abf.	9,21 ,,		5,45 ,,
	Szerencz	Ank.	11,2 ,,		7,48 Nchts.
		Abf.	11,27 ,,		8,4 ,,
	Miskolcz	Ank.	1,5 Nm.		9,5 ,,
		Abf.	1,25 ,,		10,0 ,,
	Budapest	Ank.	6,50 Abds		6,30 ,,

Meilen	Stationen		Beschleunigter gem. Zug Nr. 4 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit	Gemischter Zug Nr. 6 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit	Gemischter Zug Nr. 8 I. II. III. Classe Uhr Min. Zeit
	Budapest	Abf.	7,30 Vm.		10,30 Nchts.
	Miskolcz	Ank.	1,0 Nm.		7,10 Vm.
		Abf.	1,41 ,,		7,42 ,,
	Szerencz	Ank.	3,27 ,,		8,43 ,,
		Abf.	3,59 ,,		9,5 ,,
	S. A. Ujhely	Ank.	5,44 ,,		11,0 ,,
		Abf.	6,9 Abds.		11,45 ,,
—	Legenye-Mihalyi, (Restaur.)	Ank.	6,45 ,,		12,21 Nm.
		Abf.	7,0 Nchts.		12,51 ,,
0,71	Velejte (Haltestelle)	,,	7,16 ,,		1,11 ,,
2,89	T. Terebes-Gálszécs	,,	7,54 ,,		2,11 ,,
4,08	Bánócz	,,	8,15 ,,		2,51 ,,
5,38	Nagy-Mihály	,,	8,35 ,,		3,31 ,,
6,46	Natafalva (Haltestelle)	,,	8,52 ,,		3,55 ,,
7,22	Ormezö	,,	9,4 ,,		4,13 ,,
8,49	Homonna	Ank.	9,22 ,,		4,39 ,,
		Abf.	9,30 ,,		4,54 ,,
9,26	Udva (Haltestelle)	,,	9,41 ,,		5,10 ,,
10,55	Koskócz	,,	10,0 ,,		5,46 ,,
11,87	Radvány	,,	10,20 ,,		6,17 Abds.
13,88	Mezö-Laborcz (Rest.)	Ankunft (Pester Zeit)	10,50 ,,		7,0 ,,
		Abfahrt (Lemb. Zeit)	11,25 ,,	8,25 Vm.	
14,42	Vidrány (Haltestelle)	Abf.	11,40 ,,	8,41 ,,	
16,01	Łupków	,,	12,30 ,,	9,38 ,,	
17,82	Komańcza	,,	1,6 ,,	10,38 ,,	
19,22	Szczawne	,,	1,31 ,,	11,14 ,,	
20,11	Mokre (Haltestelle)	,,	1,48 ,,	11,36 ,,	
22,31	Zagórz (Restauration)	Ank.	2,21 ,,	12,15 Nm.	
		Abf.	2,31 ,,	12,50 ,,	
22,86	Zaluż	,,	2,41 ,,	1,2 ,,	
23,39	Łukawica-Lisko	,,	2,52 ,,	1,18 ,,	
24,93	Olszanica	,,	3,20 ,,	1,58 ,,	
27,07	Ustrzyki	,,	4,0 ,,	2,51 ,,	
28,14	Krościenko	,,	4,21 ,,	3,23 ,,	
29,42	Starzawa (Haltestelle)	,,	4,43 ,,	3,48 ,,	
30,70	Chyrów (Restauration)	Ank.	5,4 ,,	4,11 ,,	
		Abf.	5,14 ,,	4,28 ,,	
31,73	Dobromil	,,	5,36 ,,	4,59 ,,	
33,48	Niżankowice	,,	6,6 Früh	5,37 ,,	
33,98	Hermanowice (Haltestelle)	,,	6,16 ,,	5,47 ,,	
35,18	Przemyśl (Restauration)	Ank.	6,38 ,,	6,9 Abds.	
		Abf.	7,8 ,,	6,54 ,,	
	Lemberg	,,	10,50 Vm.	9,45 Nchts.	

Anschlüsse.

Station		Nr. 3	Nr. 5	Nr. 7
Legenye-Mihalyi	Abf.	9,48 Vm.		7,15 Abds.
Kaschau	Ank.	12,13 Nm.		9,44 Nchts.
S. A. Ujhely	Abf.	11,30 Vm.		6,30 Abds.
Unghvar	Ank.	4,10 Nm.		—
Munkacz	,,	4,23 ,,		—
Szigeth	,,	9,19 Nchts.		5,26 Früh

Station		Nr. 4	Nr. 6	Nr. 8
Szigeth	Abf.	6,55 Früh		9,24 Abds
Munkacz	,,	11,49 Vm.		—
Unghvar	,,	12,11 Nm.		—
S. A. Ujhely	Ank.	5,0 ,,		8,30 Vm.
Kaschau	Abf.	1,31 ,,		5,11 Früh
Legenye-Mihalyi	Ank.	4,10 ,,		7,40 Vm.

Zur Beachtung. Von Przemyśl bis Mezö-Laborcz verkehren die Züge nach der Lemberger, von Mezö-Laborcz bis Legenye-Mihalyi nach der Pester Zeit. Die Lemberger Zeit ist eine gegen die Pester um 20 Minuten frühere.

Wien, im Mai 1874.

Die Direction.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 8 Stück eisernen Oelbehältern von ca. 10 000 Kilogramm Gewicht soll im Submissionswege vergeben werden. Termin hierfür haben wir auf **Montag, den 15. Juni d. J., Vormittags 9 Uhr** anberaumt, bis zu welcher Zeit die portofreien Angebote mit der Aufschrift: „Lieferung auf eiserne Oelbehälter" versehen, bei uns einzureichen sind, woselbst sie in Gegenwart etwa erscheinender Submittenten eröffnet werden.

Die maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen können inzwischen auf unserer Kanzlei eingesehen, auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Carlsruhe, den 3. Juni 1874.

Grossherzogl. Hauptverwaltung der Eisenbahnmagazine.
Meisslinger.

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahnbau.

Die Ausführung der innerhalb der III. Bau-Section der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn vorkommenden Erd- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten und zwar:

Accord X bis XIII der Erd- und Felsenarbeiten und
Accord XXIII bis XXV der Kunstbauten

soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche entweder bereits als bewährt bekannt sind oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen Erlangung von Blankets über diese Arbeiten an das Bau-Sections-Bureau zu Neustadt wenden, woselbst auch nähere Auskunft über die Grösse und Lage der Accorde ertheilt wird.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 24. Juni dieses Jahres

an das technische Hauptbureau für Staatseisenbahnbau hier, Humboldstrasse 3, I versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten"

(bez. auf Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 11. Juli d. J. an ihre Angebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Dresden, den 6. Juni 1874.

Der Königliche Commissar für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.
Opelt.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von

1) 2 Stück Drehscheiben,
2) 2 Stück Schiebebühnen,
3) 1 Stück fahrbare Locomobile

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 15 Sgr. von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten in dem Geschäftszimmer des Unterzeichneten ist auf

Dienstag, den 23. Juni 1874, Vormittags 10 Uhr,

anberaumt.

Die Offerten sind bis zu dem festgesetzten Termine versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Drehscheiben, Schiebebühnen resp. einer Locomobile"

an den Unterzeichneten einzusenden.

Cassel, den 30. Mai 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Büte.

Für Locomotivfahrbeamte.

Im hiesigen Dienstbereich sollen circa **40 Locomotivführer** oder **Locomotivheizer**, welche das Führerexamen abgelegt haben, sofort resp. im Laufe d. J. ausseretatsmässig eingestellt werden. Auch können solche Locomotivheizer berücksichtigt werden, welche mindestens ein Jahr im Locomotivfahrdienst beschäftigt gewesen und befähigt sind, das Führerexamen binnen Kurzem abzulegen.

Den Locomotivführern kann ausser den erheblichen Neben-Emolumenten an Kohlen- und Oelprämien, sowie Meilengeld eine Monats-Renumeration von $33^1/_3$—$41^2/_3$ Thlr., den Locomotivheizern eine solche von 25—$33^1/_3$, welche postnumerando zahlbar, sowie für das nächste Jahr das Einrücken in Etatsstellen in Aussicht gestellt werden.

Reflectanten, denen eine Dienstannahme hierselbst erwünscht ist, werden daher aufgefordert, sich in portofreien Briefen an die unterzeichnete Dienststelle zu wenden, welche ihnen die Eintrittsbedingungen umgehend mittheilen wird.

Königsberg, im Mai 1874.

Die Maschinen-Inspection der Königlichen Ostbahn.
Mohn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 47. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 15. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 13. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Zur Reform des Eisenbahnbetriebes.

VI. Der Eisenbahnbetrieb als Wissenschaft.

Vor Jahren habe ich bereits einen Anlauf gemacht, ein Lehrbuch über Eisenbahnbetrieb mit sachlicher Gruppirung und detaillirter Behandlung des Lehrstoffes über die, in der Nummer I gegebenen Betriebsfächer und einer Aufführung des Wissensnothwendigen aus dem Wege-, Eisenbahn-, Maschinen- und Wagenbau zu veröffentlichen. Höhern Ortes fand dies Bestreben freundliche Anerkennung, aber keine Unterstützung, da die von mir gestellte Bitte nicht erfüllt wurde, von einem bestimmten Termine an Eisenbahn-Berufs-Examina einzuführen. Wäre die heutige Strömung vorauszusehen gewesen, hätte man es dennoch wagen können, in der damaligen Stimmung aber lag kein Bedürfniss sich zu unterrichten, es ging auch so. Ich habe mehrfach versucht, in eine wissenschaftliche Behandlung des Lehrstoffes einzutreten; doch wurde stets der Eisenbahn-Betrieb als für solche Behandlung ungeeignet bezeichnet, weil das Wenige, was man wisse, lediglich Erfahrungswissen sei. Jede Wissenschaft fängt mit der Aufzeichnung des erfahrungsmässig Gewonnenen an, sichtet den Stoff, definirt die Begriffe, sucht die Verhältnisse der Thatsachen zu einander festzustellen und nun durch logische Schlussfolgerungen diejenigen Zwischenglieder zu finden, die als Lücken nur gekannt oder empfunden waren, und die bei rein empirischer Behandlung der Sache nach Jahren oder Jahrzehnten erst gefunden worden wären.

Zweifellos giebt es Lehrbücher, die mit vorzüglicher Sachkenntniss, namentlich des constructiven Theiles, des Eisenbahnbaues, des rollenden Materials, auch wohl der allgemeinen Verwaltung geschrieben worden sind. Der Betrieb als solcher hat indess meines Wissens in diesen Werken eine mehr allgemeine Besprechung gefunden, welche zur Förderung der Sache wohl beitragen, aber weitaus nicht genügen konnte.

Es fehlt ein Compendium, welches dem Fachmann den Nachweis des Details mit Rücksicht auf Ursache und Wirkung bietet, und ihm schneller über Zweifelfälle hinweghilft; welches den angehenden Betriebsbeamten einführt und so die Zeit des Experimentirens auf Kosten der Leistung der Bahn abkürzt. Bei dem häufigen Personenwechsel durch Avancement und Versetzungen blieb es auf manchen Stellen thatsächlich beim steten Experimentiren, so dass füglich nichts Fertiges entstehen konnte und heute nur vereinzelt Fertiges da entstehen wird, wo eine wirkliche sachliche Begabung, die mit dem Vorberuf factisch in keinem oder nur sehr losem Causalnexus steht, diese Lücke füllt. Das Schlimme an der Sache war aber wohl, dass gelegentlich nach den sich rapid folgenden Avancements die frühere Stellung als überwundener Standpunct aufgefasst wurde und eine Meinung sich bilden konnte, welche die Essener Broschüre dahin formulirt, dass 1—$1^1/_2$ Jahr genügen, um das Modell eines leitenden Betriebs-Beamten zu schaffen. Ich weiss, dass kein wirklicher Fachmann dies anders als einen Scherz auf Kosten der Laien ansieht, — aber er wäre besser unterblieben. Gerade für den, welcher Derartiges im Ernst behaupten könnte, wären die Berufs-Examen eine heilsame Einführung und in der Vorbereitung würde das Jahr gewiss zu schnell verschwunden sein.

Um der Sache wirklich zu nützen, wird man ferner gut thun, die Essener Idee der Prädestination den Thatsachen anzupassen, Aus jedem Vorberufe können befähigte Betriebs-Beamte hervorgehen, keinem sollte das Berufs-Examen erspart und Keines Dienste zurückgewiesen werden, der nachgewiesen hat, dass er die Sache einen Schritt fördern kann. Die Post- und Telegraphen-Verwaltungen haben sich auf diese Weise tüchtige Fachmänner erzogen, die, weil ihnen die Details des Dienstes geläufig sind, mit kühner Hand Neuerungen wagen, und wenn auch nicht jede vollkommen glückte, wurde doch das Ganze auf eine zeitgemässe Höhe gehoben. Allerdings ist zuzugeben, dass der Eisenbahn-Betriebs-Beamte ein ganz enormes Berufsfeld hat, welches, um ganz genau gekannt zu sein, eine Reihe von Jahren practischer Schule fordert, um so mehr, als eine Fachlehranstalt, selbst ein diese ersetzendes Lehrbuch bis heute fehlt, und so jeder Folgende gezwungen wird, die Erfahrungen seines Vorgängers immer wieder zu machen.

Ist zugegeben, dass der Eisenbahn-Betrieb zur Wissenschaft gefördert werden kann und gefördert werden muss, so komme ich

darauf zurück, dass dieselbe Allgemeingut werden, und dass nicht einzelne Beamtenclassen, sondern die ganze gebildete Welt Theil haben und Theil nehmen soll, da das gesammte, die Eisenbahn benutzende Publicum helfen muss, wenn etwas Rechtes endlich werden soll.

Aus diesem Grunde müsste in den Lehrplan der Handels-, Gewerbe- und technischen Institute jeder Art der Eisenbahn-Betrieb wissenschaftlich gelehrt werden, so dass diejenigen Personen, welche eine Vocation in sich tragen, mit Bewusstsein der Aufgabe in das Betriebs-Personal eingestellt würden, alle Uebrigen aber, — und die Meisten sind hierfür berufen in ihrer späteren Laufbahn, — sich der Bahn mit Verständniss bedienen. Auf diese Weise würden dem Eisenbahn-Betrieb in kürzester Zeit sehr tüchtige Kräfte zugeführt und das Bild würde sich wesentlich freundlicher gestalten. Auch Lehrkräfte würden sich finden, wenn man sie aufruft, und ein Lehrbuch würde sich schaffen lassen, wenn man das Bedürfniss der Einführung desselben als nothwendig und nützlich anerkennen wird.

Es könnte nicht fehlen, dass die günstige Rückwirkung sich wieder fühlbar für das untere und ausführende Betriebs-Personal, also wiederum zu Gunsten der Sache machen würde. Heute fasst dies gesammte Personal die ihm gewordene Aufgabe lediglich als einen mechanischen Druck auf und der Gegendruck ist die örtliche Leistung, ohne Verständniss für die Bedeutung des Einflusses der scheinbar zusammenhanglosen That auf das Ganze; das Unterpersonal erfüllt seinen Beruf mit dem localisirten Verstande des Arbeiters.

Es ist dies kein Vorwurf — Niemand belehrt es — die nächsten Vorgesetzten sind selbst nicht unterrichteter, die höhern Vorgesetzten sind aus andern Gründen nicht in der Lage, es thun zu können.

Gedruckte Instructionen bestehen allerdings — es ist dies aber eine Literatur, welche nichts anders als die abstracte Form bietet — und der Buchstabe tödtet, der Geist allein belebt. Würde man die Instructionen als Annexe zu einem passenden Auszuge des vorbesprochenen Lehrbuchs den Leuten in die Hand geben, damit sie sehen, wo das Alles hinaus will, welchen Endzweck Jeder vor Augen haben muss, um ihn eben erreichen zu helfen, müsste der Erfolg nothwendig ein anderer sein.

Ich bin keineswegs soweit Idealist, um nicht die Kategorien ausnehmen zu wollen, die mit dem manuellen Theil der Bahnbewachung und Unterhaltung, des Weichendienstes und der sonstigen Handarbeiten beschäftigt sind, — ich werde später ausführen, dass diese Classen im Gegentheil an ihren Dienst für immer zu fesseln sind —, aber auch für diese müssten die Instructionen so gehalten, oder der Art erläutert sein, dass sie das Wesen ihres Geschäftes in allen Consequenzen erfassen können, und ich glaube, dass zu dieser scheinbar winzigen Aufgabe der Redaction einer solchen Instruction, die in Kürze der beschränkteren Intelligenz die Augen öffnen soll, schon ein gründliches, selbst umfassenderes Wissen gehört, als es auf den ersten Blick scheint, und wenn wir vergleichweise häufig von Unfällen des ausführenden unteren Personales oder durch dasselbe hören, möchte es sich fragen, ob nicht in der angedeuteten Richtung gebessert werden könnte. Belehrung muss den Leuten werden, damit nicht jeder Einzelne, wie in der Betriebs-Verwaltung im Grossen, so hier im Kleinen, wie man sagt, durch Schaden erst klug gemacht werden.

Rationeller Betrieb erfordert in allen Schichten gründliche practische Detailkenntniss, welche in jeder, selbst der kleinsten leitenden Stellung, durch wissenschaftliche Auffassung geläutert und erweitert sein sollte.

Hierdurch allein wird die Klarheit erreicht, welche ermöglicht, den Betrieb von den ihm im Laufe der Zeit künstlich angeschaffenen Complicationen wieder zu lösen und den kostspieligen Mechanismus zu vereinfachen, der ihn in allen Formen, von Erfindern und Constructeuren angehängt wird, die oft genug sich mehr als der Sache hierdurch nützen.

VII. Fahrplan, Zugbelastung, Streckensignale.

Je länger desto mehr ist man zur allseitigen Annahme gekommen, dass die exacte Ausführung des Fahrplanes die beste Bürgschaft für Betriebssicherheit ist. Es handelt sich indess nicht allein darum, dies anzuerkennen, sondern alle Consequenzen aus dem Satze zu ziehen.

Der Fahrplan muss zunächst so construirt sein, dass seine pünctliche Ausführung selbst nicht eine Gefahr in sich schliesst.

Die Sicherheit nimmt bekanntlich ab, wie die Geschwindigkeit zunimmt. Nicht die freie, vollkommen oder annähernd horizontale, gerade Strecke bietet sonderliche Bedenken, wohl aber das Durchfliegen von Zweigbahnenweichen, von Stationen (wo möglich Kreuzungsstationen), von stark geneigten und gekrümmten Linien. Ein ideal construirter Fahrplan kennt diese Bedenklichkeiten vielleicht nicht; die Linie wird gezeichnet — der Maschinenführer hat sie inne zu halten. Die meisten Zwischenfälle ereignen sich bei Ein- und Ausfahrten in die und aus den Bahnhöfen. Gelegentlich ist es Eilfertigkeit des Locomotivpersonals, nicht selten aber lässt sich dasselbe drängen durch kurze Fahrzeit und kurzen Stations-Aufenthalt, und das Bestreben des Locomotivführers, gerade mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes, unter allen Umständen in dem vorgeschriebenen Fahrplane zu bleiben oder wieder in denselben zu kommen, beeinträchtigt erheblich diese Sicherheit eben durch Eile an Puncten, wo bedächtig gefahren werden sollte.

Dem Maschinenmeister scheint nicht genug Einfluss bei Construction der Fahrpläne gegeben zu sein. Wenn auch mit demselben das zweite Moment, die Zugbelastung für bestimmte Strecken und Maschinen vereinbart ist, so ist dies stets unter Annahme einer normalen Fahrgeschwindigkeit geschehen, und jede Abweichung und Aenderung des Fahrplans gegen dieselbe verschiebt das richtige Verhältniss.

Man kann in gleicher Weise durch zu sehr verlangsamte Fahrgeschwindigkeit eines Güterzuges den Fahrdienst in Unordnung bringen, da zur Ueberwindung von Terrainschwierigkeiten ein gewisses Bewegungsmoment nothwendig ist, andernfalls der Zug in der Steigung erheblich verlangsamt oder liegen bleibt. Remedirt der Locomotivführer durch beschleunigte Bewegung, verstösst er gegen den Fahrplan. Das Verhältniss zwischen Belastung des Zuges und seiner Geschwindigkeit ist in jedem Falle ein durchaus gegebenes, und wenn man einen Locomotivführer einen, nach den sonstigen Auffassungen zu tadelnden Anlauf nehmen sieht, um eine Steigung zu überwinden, kann man ohne Weiteres schliessen, dass der Zug für die Leistung der Maschine auf diesem Theile der Bahn überlastet oder seine Fahrgeschwindigkeit eine zu geringe war.

Endlich greifen die Witterungsverhältnisse begünstigend oder störend in den Fahrdienst ein: von der trockenen und heissen Schiene bis zu der mit ballendem Schnee, Glatteis, gereiftem Laub bedeckten sind ausserordentlich viele Variationen, und diese zu beurtheilen, liegt abermals dem Maschinenmeister ob, der täglich resp. bei atmosphärischen Aenderungen anordnen sollte, welcher Procentsatz mehr oder weniger gegen die Normalbelastung der Maschine angenommen werden kann.

Hiernach sind die Elemente bekannt, deren Berücksichtigung nothwendig ist, um einen pünctlichen und rationellen Fahrdienst zu ermöglichen. Ein reeller Fahrplan, unter Zugrundelegung von normaler Zugbelastung; nach den Umständen Vermehrung oder Verminderung der Belastung, um die Fahrzeit durchaus halten zu können, da hier wie überall Kraft- und Zeitaufwand im Wechselverhältniss stehen und sich compensiren können.

Dies festgestellt, wird zur Sicherheit des Bahnbewachungsdienstes durchaus genügen, dass jeder Wärter eine richtig gehende Uhr und einen Fahrplan hat, und nicht mehr von ihm beansprucht wird, als in seiner physischen Kraft liegt, ordnungsmässig zu leisten.

Man wird fragen, wozu alsdann die vielen und verschiedenen feststehende Bahn-Signale erforderlich sind. Die Antwort darauf muss ich schuldig bleiben. Welchen Nutzen es haben soll,

den regelmässtigen Dienst zu signalisiren, ist mir ebenso verschlossen geblieben, wie die Nothwendigkeit, Signale für ständige Unregelmässigkeiten zu erfinden, es sei denn, dass man sich nicht klar ist über die Mittel, diese Unregelmässigkeiten des Fahrdienstes entschieden zu beseitigen und damit die fixen Signale überflüssig zu machen.

Offenbar ist man in einen irrigen Ideengang eingetreten, hat die kostspieligsten mechanischen Apparate erfunden und aufgestellt, weil sie eben erfunden und angefertigt waren und werden, statt die veranlassenden Ursachen, die Unregelmässigkeiten, zu beseitigen. Man hat das Ohr des Bahnwärters an die Glocke, sein Auge an den optischen Telegraphen gehängt, seine Aufmerksamkeit von der Bahn in die Luft gelenkt; man hat ihm seine Initiative zum grossen Theil genommen, ihn bequem gemacht, und wenn die Glocke nicht schlägt und der Nebel ihm den Nachbartelegraphen verdeckt, ist er hilfloser wie sein Kamerad, der nie den Bequemlichkeitsmechanismus kennen lernte, also ihn auch nicht vermisst.

Wie der Betrieb sich überhaupt von allen ausser ihm liegenden Hilfsapparaten, von jeder überflüssigen und kostspieligen Complication frei machen muss, so gilt dieser Satz besonders und um so entschiedener, wenn diese Apparate nicht mit apodictischer Gewissheit functioniren, wie Läutewerke, die durch Störung in den Batterien, Leitungen, im Mechanismus, durch vergessenes Aufziehen etc., optische Signale, die durch Nebel gedeckt, durch Sturm umgeworfen und ausgelöscht werden etc.

Bahnsignale sollten nur angewendet werden, um Aussergewöhnliches anzuzeigen. Jemehr Signale, desto geringer die Aufmerksamknit auf dieselben, desto geringer der Respect vor denselben, und da sind wir dicht an der Unordnung und ihren Folgen.

Für die Bewachung der freien Bahn dürften Fahne, Laterne und das Knallsignal des Wärters, für Tunnelwärter das Horn, als die auf jedem Orte der Bahn gleichmässig und stets nach Umständen anzuwendende Signale genügen.

Aus diesem, auf die Natur der Dinge zurückgeführten Verhältnisse zwischen Fahrplan, Zugbelastung und Signale folgt, dass der, welcher im Stande ist einen correcten Fahrdienst zu organisiren, die feststehenden Bahn-Signale entbehren, wohl selbst gegen ihre Anwendung stimmen kann, um die Wärter ihrer Bestimmung zurückzugeben.

Trommer.

Die finanziellen Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen von 1855 bis 1873.

Ein Beitrag zur vergleichenden Eisenbahnstatistik von Dr. G. Stürmer.
(Schluss aus No. 42.)

Nachdem im Vorhergehenden die Betriebsergebnisse aller Deutschen Eisenbahnen einzeln aufgeführt worden, folgt nun zuerst die summarische Zusammenstellung derselben für die drei Kategorien der Staatsbahnen, der Privatbahnen in Staatsverwaltung und der Privatbahnen in eigener Verwaltung, sodann die Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der Preussischen Eisenbahnen allein, berechnet hauptsächlich mit Zugrundelegung der Preussischen Eisenbahnstatistik. Die Zahlen der zweiten Columne geben die Länge aller am Schlusse des Jahres im Betriebe stehenden Eisenbahnen, dagegen sind die Angaben der anderen Columnen nach der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet. Die von der Bayerischen und Badischen Staatsbahn gepachteten Privatbahnen sind nur in Bezug auf ihre Länge bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung berücksichtigt, ihre sonstigen Betriebsresultate sind bei denen der Staatsbahnen eingerechnet.

Deutsche Eisenbahnen.

a) Staatsbahnen, b) Privatbahnen in Staatsverwaltung, c) Privatbahnen in eigener Verwaltung, d) Totalsumme.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlagekosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals.
1855a	4008	59297	5408	3004	55,5	2404	4,2
b	619	51134	4864	2675	55,0	2189	3,7
c	3314	57781	7993	3728	46,6	4265	7,2
d	7941	58050	6427	3278	51,0	3149	5,4
1860a	5175	63198	6592	3167	48,1	3425	5,4
b	1396	71179	6295	2734	43,4	3561	4,8
c	4760	61898	6912	3122	45,2	3790	6,8
d	11331	63667	6693	3078	46,0	3615	5,8
1865a	6424	70929	8282	3970	47,9	4312	6,1
b	1867	67252	10120	3914	38,7	6206	8,0
c	5916	64812	9128	4002	43,8	5126	7,9
d	14207	67907	8520	3834	45,0	4686	7,0
1867a	7310	71787	8738	4674	53,5	4064	5,7
b	2134	73630	10936	4786	43,8	6150	7,6
c	6280	65278	9209	4343	47,2	4866	7,0
d	15724	70518	9164	4282	46,7	4882	7,0
1868a	7466	73183	8815	4845	55,0	3970	5,6
b	2155	75866	12261	5287	43,1	6974	8,3
c	6808	65668	9250	4207	45,4	5043	7,5
d	16429	71166	9378	4634	49,4	4744	6,7
1869a	7806	75696	8708	4690	53,9	4018	5,3
b	2186	79702	12540	5473	43,6	7067	8,1
c	7396	66793	9285	4238	45,6	5047	7,5
d	17388	71714	9372	4582	48,9	4790	6,6
1870a	8181	76463	8596	4757	55,3	3839	5,3
b	2381	81902	12355	5618	45,5	6737	7,6
c	8292	66256	9485	5063	53,4	4422	6,5
d	18854	72638	9376	4977	53,1	4399	6,5
1871a	9628	79527	9905	5492	55,4	4513	5,9
b	2431	81711	13944	6423	46,0	7521	8,1
c	9166	67771	10115	4518	44,7	5597	8,0
d	21225	74635	10459	5277	50,4	5182	7,0
1872a	9939	76376	9971	5536	55,6	4435	5,7
b	2739	84295	14662	7690	52,4	6972	7,2
c	9973	69203	10198	5032	49,3	5166	7,6
d	22651	74790	10496	5479	52,2	5017	6,6
1873d	23936	—	10013	—	—	—	—

Von den am Ende des Jahres 1873 im Betriebe stehenden 23936 Kilom. Eisenbahnen sind 10021 Kilom. Staatsbahnen, 3045 Kilom. Privatbahnen in Staatsverwaltung und 10870 Kilom. Privatbahnen in eigener Verwaltung.

Preussische Eisenbahnen.

a) Staatsbahnen, b) Privatbahnen in Staatsverwaltung, c) Privatbahnen in eigener Verwaltung, d) Totalsumme.

1855a	1063	48077	5024	3188	63,4	1836	3,8
b	514	51617	5080	2757	54,2	2323	4,0
c	2245	59242	8838	4075	46,1	4763	7,8
d	3822	55626	7262	3651	50,3	3611	6,3 (5,6)
1860a	1493	59645	6356	2990	47,1	3366	5,3
b	1225	69500	6690	2802	41,9	3888	5,5
c	2955	63524	7529	3302	42,9	4227	6,9
d	5673	63806	7074	3096	43,6	3978	6,2 (5,4)
1865a	1702	65499	9296	3875	41,7	5421	8,0
b	1430	76329	10328	3868	37,5	6460	8,3
c	3672	70062	10248	4198	41,0	6050	8,6
d	6804	70246	9989	4051	40,3	5938	8,4 (7,2)
1867a	3258	71128	9094	5146	56,5	3948	5,5
b	1670	80288	11323	4892	43,2	6431	7,9
c	4681	67125	9450	4556	48,2	4894	7,1
d	9609	70830	9632	4373	45,4	5259	7,3 (6,5)
1868a	3338	71682	9307	4632	49,8	4675	6,6
b	1691	81295	12692	5306	41,8	7386	8,8
c	5096	68230	9061	3948	43,6	5113	7,6
d	10125	71800	9760	4399	45,1	5361	7,5 (6,1)
1869a	3374	74386	9576	4497	47,0	5079	7,2
b	1697	85886	13011	5549	42,7	7462	8,5
c	5385	68258	9347	3995	42,8	6552	7,8
d	10456	73297	10033	4419	44,0	5614	7,8 (6,5)
1870a	3424	75220	10647	4895	46,6	5752	7,7
b	1830	86476	12908	5703	44,2	7205	8,0
c	6206	67752	9706	4100	42,2	5606	8,4
d	11460	73429	10498	4623	44,0	5875	8,1 (7,0)
1871a	3725	74599	11535	5421	47,0	6114	8,5
b	1892	88892	14256	6500	45,6	7756	8,5
c	6857	68703	10018	4422	44,1	5596	8,6
d	12474	74676	11143	5051	45,3	6092	8,5 (7,1)
1872a	3900	78537	11838	6018	50,8	5820	7,8
b	2154	91770	14943	7758	51,9	7185	7,5
c	7578	69404	10179	5047	49,6	5132	7,4
d	13632	75789	11415	5758	50,4	5657	7,5 (6,1)

Bei dem Jahre 1867 sind die Eisenbahnen der neuen Provinzen mit in Rechnung gezogen, welche in der Preussischen Eisenbahnstatistik erst vom Jahre 1868 an aufgeführt werden. Die eingeklammerten Zahlen der letzten Columne geben die Verzinsung des Anlagecapitals durch den Ueberschuss an, wenn die zu Erneuerungen verwendete Summe den reinen Betriebsausgaben zugerechnet wird. Am Schlusse des Jahres 1873 waren in Preussen 4034 Kilom. Staatsbahnen, 2430 Kilom. Privatbahnen in Staatsverwaltung und 7936 Kilom. Privatbahnen in eigener Verwaltung, zusammen 14400 Kilom. Eisenbahnen im Betriebe.

Zur Vergleichung mit den Deutschen Eisenbahnen folgen nun schliesslich die summarischen Angaben über die gleichzeitigen Betriebsergebnisse der wichtigsten Europäischen Eisenbahnen. Die Angaben

über die Länge und die Anlagekosten sind aus des Verfassers „Geschichte der Eisenbahnen, Bromberg 1872“ und aus seinem Aufsatze in No. 70 des Jahrganges 1873 dieser Zeitung entnommen. Wir beginnen mit den Eisenbahnen unseres Nachbarstaates Oesterreich, die durch das gemeinsame Band des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit den unsrigen noch enger verknüpft sind. Eine specielle Darstellung der einzelnen Bahnen muss, wenn sie gleich mancherlei bemerkenswerthe Gesichtspuncte aufweisen kann, hier weggelassen werden, um diese Abhandlung nicht über die Gebühr auszudehnen.

Oesterreichische Eisenbahnen.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlage-kosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1855	2829	63088	10161	5483	53,9	4678	6,2
1860	5161	69927	10105	4336	42,9	5769	6,8
1865	6397	75662	8721	3405	39,0	5316	6,7
1867	6601	77966	10828	3816	35,2	7012	8,8
1868	7311	76330	12195	4439	36,4	7756	9,8
1869	8187	78941	11527	4221	37,5	7306	8,7
1870	9762	82742	10515	4391	41,7	6124	6,8
1871	11899	83905	10175	4425	43,5	6750	6,1
1872	14053	84140	9867	4459	45,3	5412	6,0
1873	15758	—	7933	—	—	—	—

Eine bedeutende Verminderung der Rentabilität in den letzten Jahren ist nicht zu verkennen; an derselben participiren hauptsächlich die vielen neu eröffneten Bahnen der jüngsten Zeit, deren Verkehr noch gering ist, während die verhältnissmässig hohen kilometrischen Einnahmen der vorhergehenden Jahre vorzugsweise von den älteren Bahncomplexen der Südbahn, Oesterreichischen Staatseisenbahn und der Kaiser Ferdinands Nordbahn hervorgingen.

Grossbritannische Eisenbahnen.

1855	13411	146451	10583	—	—	—	—
1860	16787	136873	10915	5185	47,5	5730	4,1
1865	21382	141249	11038	5293	48,0	5745	4,1
1867	22923	144030	11366	5715	50,2	5651	3,9
1868	23818	141787	11793	—	—	—	—
1869	24368	140476	11564	5628	48,7	5936	4,3
1870	24999	139578	11461	5566	48,6	5895	4,2
1871	25118	147440	12568	6034	48,0	6534	4,4
1872	25444	147604	13306	6653	50,0	6753	4,5

Eine Vergleichung ergiebt, dass die durchschnittlichen Betriebsergebnisse der Englischen Eisenbahnen in den letzten zehn Jahren, wenn schon die Tendenz der Vermehrung der Einnahmen ebenfalls vorhanden ist, sich doch viel gleichmässiger gestaltet haben, als bei den Deutschen Eisenbahnen der Fall ist. Der geringe Procentsatz der Verzinsung rührt grösstentheils von dem kostspieligen Bau der Bahnen her, deren kilometrische Kosten fast das Doppelte von den Kosten der Deutschen Eisenbahnen erreichen, während die Einnahme pro Kilom. nicht viel höher ist als bei uns. — 1 Pfund St. ist zu 6 Thlr. 18 Sgr., und 1 Englische Meile zu 1609 Meter gerechnet.

Französische Eisenbahnen.

1855	5529	102283	13684	—	—	—	—
1860	9431	129075	11720	—	—	—	—
1865	13577	134050	11630	4729	40,7	6901	6,1
1867	15708	119940	11800	5516	46,7	6284	5,2
1869	16954	120256	11400	5560	48,7	5840	4,0

Am Schlusse des Jahres 1873 betrug die Länge der Französischen Eisenbahnen 18565 Kilom. (ausser 1127 Kilom. Localbahnen) und die kilometrische Bruttoeinnahme 12295 Thlr. Da vollständige Angaben der Betriebsergebnisse aller Französischen Eisenbahnen für die letzten Jahre nicht vorliegen, so mögen zur Vergleichung mit den Deutschen Eisenbahnen hier noch die Betriebsresultate von einer der rentabelsten der sechs grossen Französischen Bahncomplexe, nämlich der Nordbahn, folgen.

a) Altes Netz, b) Neues Netz der Französischen Nordbahn.

1865a	1066	114120	19680	7208	36,6	12472	10,9 (17,8)
b	131	122090	7741	3533	45,6	4208	3,4
1867a	1066	121710	21796	9164	42,0	12632	10,4 (18,0)
b	362	111080	6107	3593	58,8	2514	2,3
1869a	1066	121420	21680	9020	41,5	12660	10,4 (16,8)
b	445	—	7147	—	—	—	—
1871a	1066	134952	20016	8864	44,3	11152	8,3 (14,5)
b	513	85908	5606	3335	59,5	2271	2,7
1872a	1150	120988	23229	11427	49,2	11802	8,8 (16,8)
b	457		6117	3358	54,9	2759	3,2
1873a	1150	—	24297	—	—	—	—
b	469	—	6398	—	—	—	—

Die in Klammern stehenden Zahlen der letzten Columne geben die auf die Stammactien gezahlten Zinsen und Dividenden in Procenten an.

Belgische Staatsbahn.

1865	755	102516	13640	6968	51,1	6672	7,1
1867	862	108624	12367	7544	60,7	4823	6,0
1868	862	109240	12939	7676	59,1	4263	6,4
1871	1424	142532	12544	6527	52,0	6017	10,0
1872	1548	149692	12641	7578	59,9	5063	8,1

Von den 1548 Kilom. des Jahres 1872 sind 602 Kilom. vom Staate und 946 Kilom. von Gesellschaften gebaut. Die Höhe der Anlagekosten, welche die aller anderen continentalen Eisenbahnen weit übersteigt, hat ihren Grund darin, dass alle Erneuerungskosten (auch für die gepachteten Strecken dem Anlagecapital zugezählt und auf die dem Staate eigenthümlich gehörenden Bahnen vertheilt werden.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Jahr.	Betriebsl. Kilom.	Anlage-kosten pro Kilom. Thlr.	Einnahme pro Kilom. Thlr.	Ausgabe pr. Klm. Thlr.	Ausgabe % der Einnahme	Ueberschuss pr. Klm. Thlr.	Ueberschuss in % des Capitals
1867	622	—	2221	1730	77,9	491	
1868	837	57716	2344	1358	57,9	986	
1869	849	58548	2426	1383	57,0	1043	
1070	932	56220	2584	1414	54,5	1170	
1871	933	58536	2991	1544	51,6	1447	

Da sich die Anlagekosten der zweiten Columne nur auf die vom Staate gebauten Linien (743 Kilom. im Jahre 1871) beziehen, nicht auf die gepachteten Linien der Almelo-Salzbergener und Lüttich-Limburger Bahn, deren Anlagekosten nicht angegeben werden können, so konnte die letzte Columne nicht ausgefüllt werden. Auffallend ist die geringe Bruttoeinnahme, welche kaum den dritten Theil der durchschnittlichen Einnahme der Deutschen Eisenbahnen erreicht.

Als ein Beispiel der Schweizerischen Eisenbahnen folgen die Betriebsresultate der

Schweizerischen Centralbahn.

1860	262	81631	7092	2980	42,0	4112	3,1
1867	238	87032	8541	3803	44,5	3738	4,1
1869	238	87716	8960	3984	44,5	4976	5,4
1871	238	88190	12488	5899	47,2	6589	7,1
1872	238	89316	13123	6220	47,6	6903	7,4
1873	238	—	12584	—	—	—	—

Das Steigen der Einnahmen und der Verzinsung ist bemerkenswerth.

Schwedische Eisenbahnen.

a) Staatsbahnen. b) Privatbahnen.

1865a	860	27602	1989	1189	59,8	800	2,9
1866a	1039	24850	2108	1253	59,4	855	3,0
1871a	1187	34067	2508	1261	50,3	1247	3,3
b	637	20620	2443	1152	47,1	1291	6,3

Die geringen Anlagekosten gestatten selbst bei den geringen Bruttoeinnahmen eine steigende Verzinsung des Capitals.

Russische Eisenbahnen.

1865	3926	85765	7973	4733	61,9	3040	3,5
1867	5115	84540	9415	5551	59,0	3864	4,5
1869	8336	—	9842	5344	54,3	4498	—
1870	11243	85344	8963	4574	51,0	4389	3,3
1871	13950	89612	8607	—	—	—	—
1872	14585	—	7862	—	—	—	—
1873	16316	—	—	—	—	—	—

Durchschnittlich ergiebt sich für die Europäischen Eisenbahnen ein Anlagecapital von ca. 80—100000 Thlr. pro Kilom. für die letzten Jahre, und eine kilometrische Einnahme von ca. 10000 Thlr; die Betriebsausgaben betragen durchschnittlich die Hälfte der Bruttoeinnahme, der Ueberschuss ca. 5—6 % des Capitals. Die Deutschen Eisenbahnen geben in ihren Betriebsergebnissen beinahe die angeführten Durchschnittszahlen.

Schliesslich werde noch zur Vergleichung mit den Nordamericanischen Eisenbahnen erwähnt, dass am Ende des Jahres 1873 in den Vereinigten Staaten 115146 Kilom. Eisenbahnen im Betriebe standen; die Anlagekosten betrugen bei den 87616 Kilom. Eisenbahnen, von denen Berichte vorlagen, 46410 Thlr. pro Kilom. (1 Dollar ist = 1 Thlr. 13 Sgr. gerechnet), die Bruttoeinnahmen im Jahre 1873 betrugen 7834 Thlr., die Betriebsausgaben 4983 Thlr., der Ueberschuss 2851 Thlr. pro Kilom., was einer Verzinsung des Anlagecapitals von 6,1 % gleichkommt.

Bemerkung. Die während des Druckes dieses Aufsatzes erschienenen Geschäftsberichte vieler Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1873 konnten leider zur Vervollständigung desselben nicht mehr benutzt werden. Dagegen sollen nach dem vollständigen Erscheinen aller Geschäftsberichte die Betriebsergebnisse für 1873 in einem kurzen Nachtrage zu vorliegendem Aufsatze hinzugefügt werden.

In No. 42 ist in der Ueberschrift dieses Aufsatzes die Zeile „3. Privatbahnen unter Staatsverwaltung“ zu streichen.

— e — **Ein Wort über die Eisenbahnwagen-Mieth-Gesellschaften.** Wer dem Verkehre der Güterzüge und der Bewegung der Eisenbahn-Güterwagen auf den Bahnhöfen der verschiedenen und namentlich Deutschen Eisenbahnen nur einige Aufmerksamkeit zuwendet, wird eine grosse Anzahl von Güterwagen auf den verschiedenen Eisenbahnen verstreut finden, welche nicht den Verwaltungen jener Bahnen, sondern speciellen Gesellschaften, den „Eisenbahnwagen Leihe- oder Mieth-Gesellschaften“ angehören.

Wie bekannt, existiren heute solcher Anstalten drei in Oesterreich-Ungarn und zwar die „Erste Eisenbahnwagenleih-Gesellschaft“ in Wien, die „Prager Waggonleih-Anstalt“ in Prag und die „Ungarische Waggonleihe-Anstalt“ in Pest, sowie eine Deutsche Eisenbahnwagen-Miethe-Gesellschaft „Germania“ in Berlin.

Die Gesammtzahl der diesen Gesellschaften angehörigen Güterwagen dürfte sich auf ca. 4500 belaufen, von denen der grösste Theil

aus gedeckten Güterwagen, der übrige Theil aus offenen (Kohlenwagen), Lowrys (Plateau- oder Langholzwagen) und Viehtransportwagen besteht.

Das Verhältniss der Bremswagen zur Gesammtzahl der den Leihgesellschaften gehörigen Wagen beträgt ohngefähr 18—20%.

Der Anstrich der Wagen ist bei den drei Oesterreichisch-Ungarischen Gesellschaften fast gleichmässig (silbergrau) und nur die Wagen der Ungarischen Waggonleihe-Anstalt unterscheiden sich von denen der beiden anderen Anstalten durch in die Augen fallende rothe Streifen. Obgleich die Construction der Wagen bei den verschiedenen Gesellschaften eine verschiedene ist, so sind doch die Waggons durchweg derart construirt, dass sie den technischen Vereinbarungen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen vollkommen entsprechen.

Die Waggons der Wiener und Prager Anstalt sind sämmtlich nach den vorzüglichen Normalien der k. k. a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn erbaut und haben eine Tragfähigkeit von 200 Centner (für gedeckte) und 225 Centner (für offene und Plateauwagen).

Die Waggons der Pester Waggonleih-Anstalt sind nach den Normalien der Ungarischen Staatsbahnen construirt.

Dass die Güterwagen der obengenannten Waggon-Miethe-Anstalten in so überaus grosser Menge im gesammten Eisenbahn-Verkehre zur Verwendung gekommen sind, beweist, dass einestheils der Zweck erkannt und erreicht worden ist, den sich die Waggon-Miethe-Gesellschaften bei ihrer Creirung vorgezeichnet hatten. Wir sagen jedoch ausdrücklich, nur einestheils. Denn abgesehen davon, dass die Waggonleih-Anstalten dazu berufen sind, bei eintretendem stärkeren Güter-Verkehre dem bei einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen fühlbar werdenden Mangel an Güterwagen abzuhelfen, so bestand und besteht der Hauptzweck der gedachten Anstalten doch nur unstreitig darin:

1. allen neu entstehenden oder erst kurze Zeit bestehenden Eisenbahn-Verwaltungen die Beschaffung eines eigenen Wagenparkes zu ersparen und das Gedeihen junger Bahnen hierdurch wesentlich fördern zu helfen.

2. für alle Eisenbahn-Verwaltungen die Neubeschaffung von Waggons über eine das mittlere Verkehrs-Erforderniss überschreitende Anzahl hinaus unnöthig zu machen.

Wie wichtig diese Frage für Eisenbahnen und namentlich für junge Bahnen ist, ist leicht zu ermessen, wenn man erwägt, welchen enormen Kosten-Aufwand die Beschaffung eines selbst kleinen Wagenparks erheischt. Das Bestehen von Eisenbahnwaggon-Mieth-Gesellschaften ist daher ein Factor, mit welchem sämmtliche alte und junge Eisenbahnen rechnen sollten, und wer die Bedeutsamkeit dieser Frage nur einigermaassen nach Gebühr zu schätzen weiss, wird zu der Ueberzeugung gelangen, dass Eisenbahnen und Eisenbahnwaggon-Mieth-Gesellschaften sich einander stützende Körper sind, die im gegenseitigen Interesse Hand in Hand gehen sollten.

Zu dem Zwecke wäre ein Entgegenkommen Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen im höchsten Grade förderlich, und es ist bestimmt anzunehmen, dass die Waggonmieth-Anstalten im eigenen Interesse solches Entgegenkommen in seinem ganzen Werthe zu schätzen wissen werden.

In erster Linie würde es die Aufgabe der Eisenbahnen sein — mögen sie ganz oder theilweise im Betriebe oder noch gar nicht eröffnet sein — sich eines Wagenparks durch Anmiethung von Waggons verschiedener Kategorien von den Waggonmieth-Gesellschaften auf eine bestimmte längere Frist zu versichern. Letztere würden in solchen Fällen unzweifelhaft die günstigsten Bedingungen und Preise stellen und den betreffenden Eisenbahnen ein Vertrags-Verhältniss so bequem als möglich machen. Eine grosse Erleichterung bei Anmiethung der Wagen könnten die Eisenbahnen sich unter einander am leichtesten dadurch verschaffen, dass sie dahin übereinkämen, Waggons, welche für eine gewisse grössere directe Verkehrsroute, von einer oder der anderen oder mehreren zu dieser Verkehrslinie gehörigen Bahnen gemiethet werden, ein für alle mal frachtfrei auf ihren Linien zurückzubefördern. Der daraus entspringende Vortheil, welcher nicht ohne Einfluss auf die Miethbedingungen bleiben würde, käme allen Eisenbahn-Verwaltungen gemeinsam zu Gute.

Der Abschluss ferner Vertrags-Verhältnisse Seitens einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder ganzer Verkehrs-Verbände gegenüber den Eisenbahnwaggon-Mieth-Gesellschaften würde Ersteren sehr günstige Miethpreise und Bedingungen erzielen und sie vor exorbitanten Miethpreisen bei eintretendem Wagenmangel schützen, andererseits die Wagg.-Mieth-Ges. animiren sich bei Bildung resp. Ergänzung ihres Wagenparks nach Möglichkeit den Bedürfnissen und Wünschen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen zu accomodiren.

Dass der Vortheil des Anmiethen von Wagen namentlich für junge Bahnen ein grosser ist, ist unleugbar.

Keine neue Bahn ist im Stande, die Entwickelung ihres Güter-Verkehres im Voraus vollkommen richtig zu schätzen. Durch Anmiethung von Wagen ist sie der Gefahr enthoben, fürs Erste ein Capital überhaupt und vielleicht ein grösseres Capital in ihren Wagenpark zu stecken, als für den Anfang nöthig gewesen wäre. Sie miethet einfach die erforderliche Anzahl von Wagen, die sie nach Bequemlichkeit vermehren oder vermindern kann, und kommt nebenbei in die Lage, sich event. durch die Erträgnisse ihres Betriebes successive in den Besitz eines eigenen kleinen Wagenparks, für ihren Minimal-Verkehr berechnet, zu setzen.

Möchten diese wohlgemeinten Andeutungen Eisenbahn-Fachmännern Veranlassung geben, auf diese Frage im Interesse des Eisenbahnwesens näher einzugehen und dadurch gleichzeitig den Eisenbahnwagenmiethe-Gesellschaften die Anerkennung ihres Strebens zu gewähren.

* **Berlin-Stettiner Eisenbahn.** Der Bau der Eisenbahn Duchcrow-Swinemünde, welcher auf der in Neu-Vorpommern belegenen Strecke schon im März d. J. begonnen hatte, ist nunmehr auch auf der Insel Usedom von der Stadt Usedom aus in Angriff genommen worden, dagegen haben die Bau-Arbeiten bei Swinemünde noch nicht begonnen und steht zur Zeit auch noch nicht fest, wann daselbst dieselben in Angriff genommen werden können. Mit dem Bau der Eisenbahnbrücke über den Peenestrom ist seit einigen Wochen der Anfang gemacht.

-st.- **Altona-Kieler und Schleswigsche Eisenbahnen.** (Geschäftsberichte pro 1873.) Obgleich die Betriebsergebnisse des Jahres 1873 in Bezug auf Frequenz diejenigen des Vorjahres übertroffen haben, so sind sie doch in finanzieller Beziehung hinter denselben zurückgeblieben. Es wurden befördert auf der

		Altona-Kieler E.	Schleswigschen E.
Personen		1 973 627	598 668
Gegen das Vorjahr mehr . .		181 632	64 802
	= Proc.	10,14	12,14
Reisegepäck . . .	Ctr.	96 330	47 999
Hunde	Stück	2 614	912
Güter	Ctr.	10 567 157	2 933 962
Gegen das Vorjahr mehr .	„	746 391	352 879
	= Proc.	7,6	8,35
Ferner: Betriebsdienst- und Baugüter	Ctr.	913 673	468 698
Equipagen . . .	Stück	543	206
Eisenbahn-Fahrzeuge .	„	409	85
Pferde	„	10 040	8 851
Rindvieh, Schweine etc.	„	383 652	248 125
Durchschnittlich hat durchfahren:			
jede Person . . .	Kilom.	26,16	34,16
jeder Ctr. Gut . .	„	53,42	72,36
Dabei wurde eingenommen:			
pro Person u. Kilom.	Markpf.	3,98	4,204
pro Ctr. Gut u. Kilom.	„	0,376	0,341
Die Einnahmen haben betragen:			
für Personen . .	Thlr.	688 715	282 180
„ Gepäck	„	19 213	8 881
„ Hunde	„	513	168
„ Güter, Fahrzeuge etc.	„	946 807	434 855
„ Nebenerträge . .	„	17 963	8 108
zusammen	„	1 673 211	734 192
pro Kilom. Bahnlänge .	„	6 916	3 195
„ Nutzkilometer . .	„	1,66	0,9
Gegen das Vorjahr mehr	„	62 286	56 569
	= Proc.	4,25	8,85
Von den Einnahmen treffen:			
auf den Personenverkehr	Proc.	42,34	39,67
„ „ Güterverkehr .	„	56,59	59,23
„ sonstige Quellen .	„	1,07	1,10
Die Ausgaben haben betragen:			
für die Bahnverwaltung	Thlr.	336 518	228 724
„ „ Transportverwaltg.	„	457 163	270 075
„ „ allgem. Verwaltg.	„	62 686	36 862
zusammen	„	856 367	535 681
pro Kilom. Bahnlänge .	„	3 539	2 331
„ Nutzkilometer . .	„	0,85	0,6
Von den Ausgaben treffen:			
auf die Bahnverwaltung	Proc.	39,80	42,70
„ „ Transportverwaltg.	„	53,38	50,42
„ „ allgem. Verwaltg.	„	7,32	6,88
Die Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme . .		51,12	72,96
Sie sind gegen das Vorjahr gestiegen um . . .	Thlr.	99 787	134 771
	= Proc.	13,19	33,62
Der Ueberschuss betrug	Thlr.	816 844	265 761
pro Kilom. Bahnlänge .	„	3 376	1 113
Procente des verwendeten Anlagecapitals		7,52	3,02
Gegen das Vorjahr war der Ueberschuss weniger . .	Thlr.	31 501	78 205
	= Proc.	3,71	22,77
Der Reservefond hatte einen Bestand von . . .	Thlr.	320 253	250 000
Der Dispositionsfond desgl.	„	—	1 105 500
An Betriebsmitteln waren vorhanden:			
Locomotiven . . .	Stück	44	25
Personenwagen . .	„	124	48
Lastwagen . . .	„	607	363
Arbeitswagen . . .	„		21
Die Locomotiven haben im Jahre 1873 zurückgelegt	Nutzkilom.	1 007 509	818 938

Der Ueberschuss der Altona-Kieler Bahn erhielt folgende Verwendung: Zur Verzinsung der Anleihen 143 375 Thlr., zur Amortisation

derselben 49 600 Thlr., zur Einlage in den Reservefond 78 700 Thlr., Zuschuss zum Pensionsfond 4000 Thlr., Zuschuss zur Zahlung der Zinsen des Schleswigschen Anlagecapitals 234 269 Thlr. und zu 5 Proc. Dividende für die Stammactien 307 500 Thlr. (Im Vorjahre betrug die Dividende $7^1/_3$ Proc.). Die Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Casse hatte einen Bestand von 155 215 Thlrn.

In dem Ueberschusse der Schleswigschen Bahnen sind enthalten: 12 500 Thlr. Zinsen von den Capitalien des Reservefonds, verwendet zur Erneuerung von Oberbau-Material, und 54 750 Thlr. Zinsen von den Effecten des Dispositionsfonds. Da zur Verzinsung der Actien mit 5 Proc. und der Prioritäten mit $4^1/_2$ Proc., sowie zur Amortisation derselben 500 030 Thlr. erforderlich waren, so ergab sich eine Unterbilanz von 234 269 Thlrn., welche die Altona-Kieler Gesellschaft zuzuschiessen hatte. (Im Vorjahre betrug dieser Zuschuss 156 301 Thlr.).

— st — **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Bahnbau. Nachdem für das Project Breslau-Stettin-Swinemünde die Allerhöchste Concession unterm 6. April 1872 ertheilt worden war, erfolgte solche auch für das Project Salzbrunn-Friedland-Böhmische Landesgrenze unterm 17. September 1873. Ueber die gegenwärtige Lage der Neubauten auf den bereits concessionirten Strecken ist Folgendes zu bemerken.

Die Strecke von Rothenburg bis Reppen ist soweit fertig gestellt, dass die landespolizeiliche eisenbahntechnische Abnahme am 13. April erfolgen konnte und die Inbetriebnahme für den Güterverkehr zum 1. Mai cr. für den Personenverkehr zum 1. Juni cr. in Aussicht genommen ist. Von der Bahnstrecke Breslau-Raudten wird das Stück von Breslau bis zur Oderbrücke bei Dyhernfurth bereits längere Zeit mit Arbeitszügen befahren; auch ist auf dem rechten Oderufer der Oberbau von Steinau über Wohlau hinaus nach Dyhernfurth zu vorgestreckt, so dass, nachdem bis Mitte April cr. die Dyhernfurther Oderbrücke fertig hergestellt sein wird, die Bahnstrecke Breslau-Steinau (rechtes Oderufer) Anfang Mai cr. mit Arbeitszügen befahren werden kann. Da auch die Steinauer Oderbrücke, sowie der Oberbau zwischen Raudten und Steinau, endlich die Hochbauten sämmtlicher Bahnhöfe bis Ende Mai cr. ihrer Vollendung entgegen sehen, so ist zu erwarten, dass die Inbetriebsetzung der Strecke Breslau Raudten zum 1. August cr. erfolgen kann. Die nach Eröffnung von Breslau-Raudten und Rothenburg-Reppen hergestellte Route Breslau-Raudten-Rothenburg-Reppen-Frankfurt a. d. O.-Berlin wird $321_{,75}$ Klm. lang und ermöglicht daher einen Concurrenzverkehr mit der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Bahn, deren Länge von Breslau bis Berlin zur Zeit $357_{,75}$ Klm. beträgt und durch die im Bau begriffene Linie Arnsdorf-Gassen um $30_{,3}$ Klm. verkürzt, also auf $327_{,75}$ Klm. reducirt werden wird.

Behufs Herstellung einer selbstständigen Verbindung mit Berlin ist für eine directe Linie Reppen-Berlin unter 8. November 1872 die Erlaubniss zur Vornahme von generellen Vorarbeiten nachgesucht worden; die bezüglichen Verhandlungen mit dem Kgl. Handelsministerium haben jedoch noch nicht zu einem befriedigenden Abschluss gelangen können.

Auf der Strecke Reppen-Cüstrin wird, da die Erd- und Brückenbau-Arbeiten nahe vollendet und die Oberbau-Arbeiten, sowie die Bahnhofs-Hochbauten bereits in Angriff genommen worden sind, die Betriebseröffnung am 1. November 1874 stattfinden können.

Zwischen Cüstrin-Stettin-Ostswine sind die speciellen Vorarbeiten beendet, so dass am 9., 10. und 11. April cr. die letzte Strecke bei Greifenhagen der landespolizeilichen Prüfung unterworfen werden konnte.

Zur Herstellung einer Eisenbahn von Königsberg N.-M. nach Berlin, welche Swinemünde und Stettin mit Berlin direct verbinden würde, ist die Erlaubniss zur Ausführung der generellen Vorarbeiten durch Ministerial-Rescript vom 30. Januar 1874 ertheilt.

Das landesherrlich genehmigte Anlage-Capital beträgt am Jahresschlusse 32 550 000 Thlr. und besteht in 18 Mill. Thlr. Stammactien und 14 550 000 Thlr. Prioritätsactien und Obligationen, wovon jedoch 7 050 000 Thlr. noch nicht vereinnahmt worden sind. Das für die im Betriebe befindlichen Bahnen verwendete Anlagecapital betrug 19 492 056 Thlr. oder 63 122 Thlr. pro Kilometer. Für die im Bau begriffenen Bahnen waren bis Ende 1873 7 394 525 Thlr. ausgegeben. Von den Prioritäts-Obligationen waren bis Ende 1873 amortisirt 517 800 Thlr.

Bahnbetrieb. Auch im verflossenen Jahre haben sich Personen- und Güterverkehr stetig günstig entwickelt und namentlich die directen Verkehre günstige Resultate ergeben.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 66 Locomotiven mit Tendern, 200 Personenwagen mit 9 304 Plätzen, 29 Gepäckwagen und 2334 Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 500 855 Ctr. Die Locomotiven haben 1 344 092 Nutzkilometer zurückgelegt.

Befördert wurden: 1 950 113 Personen (139 502 mehr als im Vorjahre), 95 514 Ctr. Gepäck, 167 Equipagen, 215 995 Ctr. Vieh, 29 481 788 Ctr. Frachtgut (excl. des frachtfreien Dienstgutes, um 1 623 717 Ctr. mehr als in 1872) und 32 567 Ctr. Eisenbahn- und andere Fahrzeuge. Jede Person hat durchschnittlich $34_{,6}$ Kilom. zurückgelegt und pro Kilom. $3_{,6}$ Pf. ertragen; jeder Ctr. Gut durchschnittlich $56_{,8}$ Kilom. durchlaufen und pro Kilom. $0_{,3}$ Pf. ertragen.

Die Einnahmen überhaupt waren: aus dem Personenverkehr 695 204 Thlr., aus dem Güterverkehr 1 525 762 Thlr., aus sonstigen Quellen 171 516 Thlr., zusammen 2 392 482 Thlr., um 144 840 Thlr. mehr als im Vorjahre.

Die Ausgaben betrugen: für die Allgemeine Verwaltung 71 573 Thlr., für die Bahnverwaltung 334 515 Thlr., für die Transportverwaltung 591 922 Thlr., zusammen 998 010 Thlr. (gegen 935 782 im Vorjahre) = 3351 Thlr. pro Kilom. Bahnlänge und 22 Sgr. $8_{,3}$ Pf. pro Nutzkilometer. Die Ausgaben haben $41_{,71}$% der Bruttoeinnahme absorbirt (im Vorjahre $41_{,63}$ %). Der Ueberschuss von 1 394 472 Thlr. erhielt folgende Verwendung: Für Verzinsung der Prioritäten 370 000 Thlr., für Amortisation derselben 27 000 Thlr., an den Pensionsfond 8 300 Thlr., an den Erneuerungsfond 215 002 Thlr., an den Baufond für Meliorationen 19 000 Thlr., Kgl. Eisenbahnsteuer 69 062 Thlr., Tantième der Directoren 4550 Thlr., Dividende von 8% für die Stammactien 680 000 Thlr., Rest in das Jahr 1874 1557 Thlr. Die Dividende des Vorjahres war $7^1/_2$%.

Der Reservefond hatte einen Bestand von 38 306 Thlr., der Erneuerungsfond von 494 365 Thlr., incl. der Materialwerthe, der Beamten-Pensionsfond von 190 614 Thlr.

—k— **Aus Sachsen.** (Hainichen-Rosswein; Annaberg-Weipert; Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn; Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt; Stand der Sächsischen Staatseisenbahnbauten; Chemnitz-Aue-Adorf.)

Der von dem Vorstande der Hainichen-Rossweiner Eisenbahngesellschaft auf das Baujahr 1873 ausgegebene Bericht für die zweite ordentliche Generalversammlung constatirt, dass in der inneren Organisation in dem gedachten Zeitraume Veränderungen nicht eingetreten sind. Ueber den Bau selbst wird berichtet, dass am Schlusse des Jahres 1873 die Erdarbeiten und Kunstbauten zum überwiegendsten Theile vollendet waren. Ein Gleiches gilt bezüglich der Hochbauten. Im laufenden Jahre sind nun die Erdarbeiten, Kunstbauten und eisernen Brücken fertig gestellt worden, während die Gleislegung und Aufstellung der Telegraphenleitung ihrem Ende entgegen geht. Desgleichen gelangen die Hochbauten auf Bahnhof Böhrigen und entlang der Strecke baldigst zur Vollendung. Bei den Verhandlungen mit der Königl. Sächsischen Staatsregierung wegen der Betriebsübernahme wurde regierungsseitig die Verbreiterung der über die Rosswein-Etzdorfer Chaussee führenden Brücke der Leipzig-Dresdner Bahn, sowie die Anlage einer Drehscheibe, einer Wasserstation und eines einständigen Locomotivschuppens in Rosswein zur Bedingung gemacht. Diese Vorbedingungen werden erfüllt und gehen die betreffenden Arbeiten ihrer Ausführung entgegen. Bezüglich des Betriebs gedenkt der Bericht der erfolglosen Verhandlungen mit der Berlin-Dresdner Bahn wegen Ankaufs der Linie und mit der Leipzig-Dresdner Bahn wegen der Betriebsübernahme. Die hierauf mit der Königl. Sächsischen Finanzministerium gepflogenen Unterhandlungen haben zu dem Resultat geführt, dass der Staat den Betrieb auf der Strecke übernimmt. Der Gesellschaft wird für Bahnunterhaltung, Bahnaufsicht und Stationsverwaltung der wirklich erwachsende Aufwand, für sämmtliche übrigen Leistungen der betriebsleitenden Verwaltung aber ein per Zugmeile mit $4^2/_3$ Thlr. zu berechnender Pauschalsatz in Rechnung gestellt. Für diesen Betrag übernimmt der Staat die gesammten Kosten des Zugdienstpersonals, die Stellung der Locomotiven, der Personen- und Güterwagen und die Kosten der allgemeinen Verwaltung; dagegen hat die Gesellschaft zu den Kosten des Stationsaufwandes in Hainichen $^1/_3$ beizutragen. Ausserdem beansprucht das Königl. Sächsische Finanzministerium auch die Stellung einer Caution, über deren Beschaffung die Generalversammlung Beschluss zu fassen haben wird. Nach Vereinbarung mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hat die Gesellschaft für die Mitbenutzung der Bahnhofsanlage in Rosswein $^3/_{10}$ des gesammten Stationsaufwandes daselbst vom 1. Januar 1875 an, und für die Mitbenutzung des dort mündenden Bahndammes von ca. $0_{,3}$ Meilen Länge für dieses Jahr 900 Thlr., vom 1. Januar 1875 ab 3850 Thlr. per annum zu vergüten, wogegen die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie den für die Hainichen-Rossweiner Eisenbahn erforderlichen Billet-, Gepäck- und Güterdienst auf Station Rosswein übernimmt. Die Königl. Sächsische Staatsregierung hat auf Ansuchen den Termin zur Fertigstellung des Bahnbaues bis zum 22. August d. J. verlängert, man hofft jedoch noch vor diesem Termine die Bahn dem Betriebe übergeben zu können.

In der am 28. Mai a. c. in Dresden abgehaltenen zweiten ordentlichen Generalversammlung dieser Gesellschaft, zu welcher 16 Actionäre mit 1236 Actien und 237 Stimmen erschienen waren, wurde vom Vorsitzenden mitgetheilt, dass Ende Juli a. c. voraussichtlich die ganze Bahn werde dem Betriebe übergeben werden können. Bezüglich des oben erwähnten Betriebsvertrages mit der Sächsischen Regierung ward mitgetheilt, dass das Ministerium für den Fall, dass die Betriebseinnahmen nicht den Aufwand deckten, zunächst für die ersten $1^1/_2$ Jahre die Stellung einer Caution von 40 000 Thalern verlange, welche zu erlegen die Generalbauunternehmer Robert Thode & Comp. sich verpflichtet haben. Das gesammte Grundcapital der Gesellschaft besteht in 1 568 000 Thlr. zur Hälfte in Actien à 100 Thlr., zur Hälfte in 5% Prioritäts-Obligationen à 100 Thlr. Die sämmtlichen Actien, mit Ausnahme des Bruchtheiles, den Adjacenten und die Mitglieder des Aufsichtsraths gezeichnet haben, ist von den Generalbauunternehmern an Zahlungsstatt angenommen worden. Im April d. J. sind auch die Prioritäts-Obligationen von derselben Firma übernommen worden mit Ausnahme von 340 Stück, welche die Generalbauunternehmer als Caution in der Gesellschaftscasse beliessen. Da nun die genannte Firma, wie

vorerwähnt, die von der Staatsregierung verlangte Caution von 40 000 Thlr. bestellt, so verlangt sie die ihrerseits der Gesellschaft gestellte Caution von 34 000 Thlr. in 340 Prioritäts-Obligationen zurück. Durch die notorische Steigerung der Preise aller Baumaterialien und der Löhne, nicht minder aber auch durch Nachforderungen, die erst nach Genehmigung des Kostenanschlags gestellt worden, hat sich der von den Generalbauunternehmern erhoffte Gewinn in das Gegentheil verkehrt. Nichtsdestoweniger haben dieselben den Bau vertragsmässig fort- und bereits zu Ende geführt. Nur haben sie die Einmündung der Bahn statt in den Bahnhof zu Rosswein in das Bahngeleis der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bei Nieder-Striegis, $0_{,3}$ Meilen vor Rosswein, unter Genehmigung der Direction der Leipzig-Dresdner Eisenbahn vorläufig vollzogen und bitten nun die Generalversammlung, sie des Baues eines eigenen Bahndammes bis in den Bahnhof Rosswein zu entheben, eine Bitte, deren Gewährung der Aufsichtsrath befürwortete. Die Versammlung genehmigte diesen Antrag ebensowohl, wie die Verträge mit der Staatsregierung wegen Uebernahme des Betriebes und mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie wegen Benutzung des Bahndammes derselben von Nieder-Striegis nach Rosswein, sowie, dass den Bauunternehmern Thode & Comp. die als Caution gestellten 34 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen ausgeliefert würden. Ebenso ward dem Vorstande Decharge ertheilt nnd der Aufsichtsrath von 5 Mitgliedern auf deren 8 verstärkt und zwar durch die Herren Brückner in Rosswein, Burckhardt in Meissen und Frenzel in Hainichen.

Aus dem Geschäftsberichte der Sächsisch-Böhmischen Verbindungsbahn Annaberg-Weipert ist zu bemerken, dass die Anlage des Grenzbahnhofes Weipert den Voranschlag um etwa 65 000 Thlr. überschritten hat. Der Betrieb wird von der Sächsischen Staatsbahn seit der Eröffnung der Bahn — am 3. August 1872 — geführt und zwar gegen 50 % der Bruttoeinnahme. Hierfür hat der Staat ausser Stellung der Transportmittel, Besoldung des Betriebspersonales auch die Unterhaltung der Bahn aus seinen Mitteln zu bestreiten. Der Verkehr hat sich in der zweiten Hälfte des abgelaufenen Betriebsjahres ziemlich günstig gestaltet und ward eine Bruttoeinnahme von 40 862 Thlrn., gegenüber 23 610 Thlr. in der ersten Hälfte erzielt.

Die am 30. Mai a. c. in Leipzig abgehaltene Generalversammlung dieser Gesellschaft genehmigte zur Deckung des obgedachten Mehraufwandes für den Bahnhof Weipert und zur Bestreitung einiger anderer unvorhergesehener Ausgaben die Aufnahme einer Anleihe von 85 000 Thalern. Mit dieser Anleihe stellt sich nunmehr der gesammte Bauaufwand auf 1 145 000 Thlr. oder circa 460 000 Thlr. pro Meile. Der vorgetragene Rechnungsabschluss ward von der Versammlung ebenfalls genehmigt.

Der Aufsichtsrath der Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn hat als Vorlage zu der am 23. Juni a. c. abzuhaltenden ordentlichen Generalversammlung einen gedruckten Bericht „über die Lage der Gesellschaft von der Constituirung bis Ende März 1874“ erscheinen lassen. Aus demselben geht Folgendes hervor:

Die Gesellschaft constituirte sich am 11. April 1872 mit einem Actiencapital von 2 200 000 Thlrn. Die generellen Vorarbeiten wiesen eine Gesammtlänge von 31 Kilometern nach. Nach Beseitigung der Schwierigkeiten, welche insbesondere die Anlage der Bahnhöfe in Zwickau und Lengenfeld verursachten, erlitt die Gesellschaft das neue Ungemach, dass die Sächsische Staatsregierung die erbetene Uebernahme der Betriebsleitung, obwohl die Bahn die Stationen Zwickau und Falkenstein der Sächsischen Staatsbahn um $20_{,32}$ Kilometer näher brachte, ablehnte, so dass ihr nichts weiter übrig blieb, als auf eine eigene Betriebsführung bedacht zu sein.

An Entschädigungsgeldern für Grunderwerb, der zum allergrössten Theile im Wege der Expropriation erfolgen musste, wurden bis Ende März a. c. 96 169 Thlr. 1 Gr. gezahlt, während sich noch für den weiteren Bedarf 161 800 Thlr. im Depot befinden.

Der Bau der gesammten Bahn selbst war der Baugesellschaft Plessner u. Comp. in Berlin dergestalt übertragen worden, dass sie für die Ausführung den Betrag von 1 220 000 Thlr. erhalten sollte. Die Fertigstellung, anfänglich auf den 8. Juli a. c. normirt, war wegen der oben angedeuteten Schwierigkeiten bezüglich Anlage der Bahnhöfe Zwickau und Falkenstein bis zum 30. September a. c. prorogirt worden.

Die über die Baugesellschaft Plessner u. Comp. hereingebrochene Krisis machte aber auch hier einen Strich durch die Rechnung und war es nunmehr eifrigstes Streben der Bahnverwaltung, sich mit der Baugesellschaft auseinander zu setzen und den Weiterbau auf eigene Rechnung zu übernehmen. Letzteres ist auch vom 1. April a. c. ab eingetreten. Es trat jedoch nunmehr die Unmöglichkeit zu Tage, für das ausgeworfene Baucapital die Bahn solid und so fertig zu stellen, wie es von der Staatsregierung auf Grund der Concessionsertheilung gefordert wird. Während nämlich das von der Baugesellschaft Plessner u. Comp. Geleistete mit 526 313 Thlr. angenommen ist, wird zur Vollendung der Bauobjecte noch erfordert 964 470 Thlr., während das vorhandene Gesellschaftsvermögen hierfür nur einen Betrag von 649 600 Thlr. disponibel hat, so dass 314 870 Thlr. anderweit zur Vollendung des Baues zu beschaffen sind. Zunächst ist der Aufsichtsrath und Vorstand entschlossen, die Weiterführung der Bauten mit den noch vorhandenen Geldmitteln zu bewirken und in die meisten zwischen der Baugesellschaft Plessner u. Comp. und den Unternehmern abgeschlossenen Verträge mit dem Versprechen getreten ist, die Einziehung des bei der Baugesellschaft für die Unternehmer sich herausstellenden Guthabens dann auf eigenes Risico zu übernehmen, wenn die Auseinandersetzung mit jener Gesellschaft perfect geworden ist.

Die Geldverhältnisse der Bahn anlangend, so hatte das Bankhaus M. Schie Nachfolger in Dresden die Beschaffung des ganzen Capitals von 2 200 000 Thlr. übernommen. Letzteres besteht aus 8800 Stück Stammactien à 100 Thlr. und 6600 Stück Prioritäts-Stammactien à 200 Thlr. Dem übernehmenden Bankhause war ein Agio von $16^2/_3$ Proc. bewilligt worden.

Die Verwaltung sieht die einzige Rettung zur Fertigstellung der Bahn in Aufnahme einer Prioritätsanleihe, welche, wenn es sich blos um die Hauptbahn handelt, 460 000 Thlr. betragen, dafern aber der Bau der bei Zwickau projectirten, jedoch von der Staatsregierung noch nicht genehmigten Kohlenzweigbahnen ausgeführt wird, sich auf 850 000 Thlr. steigern würde.

Zum Schluss weisen die Gesellschaftsorgane dringend darauf hin, dass nur in einem Fortbau und zwar wenigstens bis zur durchgehenden Fertigstellung des Bahnplanums irgend welche Hoffnung für die Actionäre noch liege, während dieselbe vollständig aufgegeben werden müsste, wenn die Einstellung des Baues beschlossen werden sollte, da dann aus den halbfertigen und mit der Zeit wieder zerfallenden Anlagen so gut wie nichts gelöst werden dürfte. Die Fertigstellung des Bahnplanums werde aber aus den noch vorhandenen Mitteln ermöglicht.

Die Finanzdeputation der 2. Kammer des Sächsischen Landtags hat beantragt, die Staatsregierung zu ermächtigen, den Bau einer Eisenbahn von Schwarzenberg nach der Landesgrenze bei Johanngeorgenstadt auf Staatskosten ausführen zu lassen, die zu diesem Bau erforderlichen 2 500 000 Thlr. aus den verfügbaren Beständen des mobilen Staatsvermögens zu entnehmen.

Andererseits sind dem Landtage von der Staatsregierung über den Stand der gegenwärtigen Staatseisenbahnbauten folgende Mittheilungen gemacht worden: Auf dem in Sachsen gelegenen Theil der ersten Abtheilung der Südlausitzer Staatseisenbahn Warnsdorf-Sohland wird der Betrieb noch im Laufe dieses Jahres eröffnet werden können, auf dem in Oesterreich gelegenen Theil der Strecke dagegen erst im Jahre 1875, auf der Strecke Sohland-Dürrröhrsdorf frühestens Ende 1876. Auf der Pirna-Camenzer Verbindungsbahn ist die Eröffnung des Betriebes für Ende 1875 in Aussicht genommen. Die Linien Krippen-Neustadt und Wilthen-Bautzen werden im günstigsten Falle Ende des Jahres 1876 vollendet werden können, während man der Eröffnung der Plauen-Oelsnitzer Bahn noch im Laufe dieses Jahres entgegensehen kann. Für die Verbindungsbahn bei Leipzig hat die Expropriation stattgefunden und günstigsten Falles wird diese Bahn in der zweiten Hälfte des Jahres 1875 dem Betriebe übergeben werden.

Die von der diesjährigen I. ordentlichen General-Versammlung der Chemnitz-Aue-Adorfer-Eisenbahn-Gesellschaft beschlossene ausserordentliche Generalversammlung ist auf den 4. Juli c. nach Dresden einberufen worden und umfasst die Tagesordnung folgende Gegenstände: 1. die Mittheilungen des Aufsichtsraths und der Direction über die mit der Sächsischen Eisenbahn-Baugesellschaft wegen Auflösung der Verträge gepflogenen Verhandlungen, sowie über die zur Fortführung des Bahnbaues getroffenen Maassnahmen und Beschlussfassung in diesen Richtungen; 2. Berathung und Beschlussfassung über veränderte Statuten und Ermächtigung der Gesellschaftsorgane, neue Statuten in Gemässheit der gefassten Beschlüsse mit der Königlich Sächsischen Staatsregierung und dem Königlichen Handelsgerichte zu redigiren und zu vereinbaren, sowie 3. Feststellung der Höhe und der Art der Beschaffung des für die Linie Zwönitz-Stolberg-Lugau erforderlichen Baucapitals.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 7. Juni 1874. (Günstige Course. Eisenbahngrundbücher. Salzkammergutbahn. Zeitdifferenz auf den Fahrplänen. Zollbestimmungen. Verwendung der Frauen im Dienste. Ungarisches Bahnanlehen. Rumänische Bahnanschlüsse. 4 Generalversammlungen. Prioritäten-Curatel. Wagen-Kuppelung. Südrussisch-Oesterreichische Conferenz. Ferdinands-Nord- und Mährisch-Schlesische Nordbahn. Neues Betriebsreglement.)

Einen kräftigen Impuls erfuhr vom Ausland her der Eisenbahn-Markt. Nur drei Effectengattungen zeigen zurückgegangene Course. Buschtêhrader Lit. B wurden in Folge von Verkäufen an Süddeutschen Plätzen um Fl. 10 geworfen; Graz-Köflacher verloren nach dem Bekanntwerden der Beschlüsse der letzten Generalversammlung Fl. 9 und Reichenberg-Pardubitzer wegen der Agitation gegen die Fusionirung mit der Nordwestbahn Fl. 4. Theissbahn eröffnen mit einer Avance von Fl. $10^1/_2$ die Reihe der Bahnpapiere, deren Course gestiegen sind. Hierauf folgen Karl Ludwig-Bahn (+ Fl. $5^1/_4$), Elisabeth-Bahn (+ Fl. 4), Staatsbahn (Fl. $3^1/_2$), Gisela-Bahn (+ Fl. 3), Franz Josef-Bahn und Oesterreichische Nordwestbahn (Fl. $2^1/_2$), Nordbahn (+ 2 Percent), Südbahn (+ Fl. 2), Albrecht-Bahn (+ Fl. $1^3/_4$), Ungarische Westbahn (+ Fl. $1^1/_2$).

Das Oesterreichische Reichsgesetzblatt publicirt ausser dem Gesetze über die Führung der Eisenbahngrundbücher noch das über die Herstellung einer Eisenbahn von Steinach an der aus Ober-Steiermark nach Salzburg in Tyrol führenden Eisenbahn über Aussee, Ischl etc. nach Andrieshofen eventuell Schärding; dieser Linie (Salzkammergutbahn), welche in $3^1/_2$ Jahren fertig

sein muss, wird durch 20 Jahre ein Reinerträgniss von 57800 Fl. jährlich ausser den gewöhnlichen Gebühren-Erleichterungen garantirt.

Den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen war aufgetragen worden, in den Sommerfahrplänen in den für das Publicum bestimmten Placaten die Ankunfts- und Abfahrtszeit nach der mittleren Ortszeit der Stationen und in den Fahrordnungsbüchern die colonnenweise Anführung dieser Zeituntersehiede einzustellen. Nachdem die Drucklegung der Fahrpläne aber bereits zu weit gediehen war, um diese Abänderungen ohne Störung des activen Dienstes jetzt noch vorzunehmen, wurde die Ausführung dieser Neuerung durch das K. K. Handelsministerium bis zur Einführung der Winterfahrordnung vertagt, doch wurde angeordnet, dass auf den bedeutenderen Stationen schon jetzt die Zeitdifferenz auf den affichirten Fahrplänen ersichtlich gemacht werde, sobald die Unterschiede auf Grund einer der General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen sofort vorzulegenden Tabelle festgesetzt sein werden.

Mehrere Oesterreichische Bahnverwaltungen sind bereits in den Jahren 1870 und 1871 bei der Regierung um Abstellung derjenigen Zollbestimmungen eingeschritten, die vorzugsweise den Dienst der Bahnen und das Interesse des Publicums erschweren. Als solche wurden damals bezeichnet: 1. die unbedingte Verpflichtung der Bahnen zu einer speciellen und vollständig tarifmässigen Waaren-Erklärung; 2. die Beschränkung der zollamtlichen Abfertigung hinsichtlich der Zeit, wonach ein Beschaubefund nur bei Tageslicht aufgenommen werden soll und selbst Verladungen verzollter und unverzollter Waaren bei Nacht nicht gestattet seien; 3. die Verpflichtung, alle Güter unmittelbar vor das Zollmagazin oder in dessen unmittelbare Nähe zu stellen und dieselben der Abwage, sowie der äussern und innern Untersuchung vollständig zu unterziehen; 4. die Verpflichtung zur Stellung der Aus- und Durchfuhrgüter zu jenem Zollamte, welches in den Zollpapieren bezeichnet ist. Die auf die erwähnten vier Punkte bezüglichen Anträge der Bahnverwaltungen fanden nur zu einem sehr geringen Theile die gewünschte Berücksichtigung; doch hatte die Regierung in der richtigen Erkenntniss der Wichtigkeit, welche der Eisenbahnverkehr für die Interessen eines Landes besitzt, ein Einvernehmen der Finanzbehörden und die Einberufung einer Oesterreichisch-Ungarischen Zoll-Conferenz behufs Einführung weiterer Erleichterungen im Zollverfahren in nahe Aussicht gestellt. Nachdem die Angelegenheit seither jedoch nicht weiter gediehen ist, so wendeten sich die Oesterreichischen Bahnverwaltungen neuerdings in einer wohlmotivirten Eingabe an das K. K. Ministerium um Einflussnahme auf eine baldige Regelung des Zollverfahrens im Oesterreichischen Eisenbahnverkehre. Am Schlusse der gedachten Eingabe erklären die Bahnverwaltungen, dass sie es mit Freude begrüssen würden, wenn das Deutsche Zollgesetz, welches, kurz gefasst, alle Rechte und Pflichten, welche dem Publicum im Zollwesen zukommen, in sehr leicht fasslicher, jedem Laien verständlicher Weise behandelt und welches speciell den Anforderungen des Eisenbahnverkehrs Rechnung trägt, auch in Oesterreich-Ungarn Eingang finden könnte.

Das Ungar. Communications-Ministerium fordert die Bahnverwaltungen auf, aus Ersparungsrücksichten Frauen in den nachbenannten Dienstzweigen zu verwenden. Die Direction der Ungarischen Staatsbahnen hat nämlich schon früher, sowohl in der Centrale als im Verkehrsdienste die Verwendung der weiblichen Familienglieder ihrer Beamten bei folgenden Dienstzweigen gestattet und damit günstige Erfahrungen gemacht: Im Centraldienste: die Ordnung der Fahrkarten; im Verkehrsdienste: die Kartenausgabe und die Gepäcksaufnahme. Für die Ordnung der Fahrkarten ist bei der genannten Bahn eine einmonatliche Probezeit mit einer Bezahlung von 20 Fl. ausgesetzt, während welcher Zeit die dort zur Verwendung kommenden Frauen durch die gegenwärtig fungirenden Beamten — welche dann in eine entsprechendere Branche eingetheilt werden — gehörig eingeübt werden können. Wenn die Frauen nach dieser Probezeit die Prüfung mit Erfolg ablegen, erhalten sie eine monatliche Bezahlung von 25 Fl., nach drei Jahren tritt eine Gehaltsaufbesserung von 100 Fl., nach weiteren drei Jahren wieder von 100 Fl. per Jahr ein, so dass nach Ablauf von 6 Jahren die Bezahlung 500 Fl. betragen wird. Im Verkehrsdienste wurden vorerst die dazu verwendbaren Frauen oder erwachsenen Töchter der Stationsbeamten, mit der Kartenausgabe und Gepäcksaufnahme betraut und zwar unter Verantwortlichkeit ihrer resp. Gatten, Väter oder Verwandten. Für die ebenfalls mit einem Monat festgesetzte Probezeit ist eine Bezahlung von 12 Fl. ausgesetzt. Wenn die Betreffenden nach einem Monate eine befriedigende Prüfung bestehen, erhalten sie eine monatliche Bezahlung von 20 Fl. Bei dem Dienste in der Fahrkartenordnung haben die Wittwen und erwachsenen Töchter verstorbener Beamten den Vorzug.

Die jetzige Ungarische Regierung nimmt es sehr ernst mit der Ausräumung des Augiasstalles von Eisenbahnrestanzen, welche ihr die früheren Cabinete hinterlassen haben. Herr Ghyczy trägt sich mit dem Plane, eine Specialanleihe für Eisenbahnzwecke und zwar zur definitiven Beilegung der Ersatzansprüche aufzunehmen, welche aus dem Bau der Ungarischen Ost-, Nordost-, der Ungarischen Nord- und der Karlstadt-Fiumaner Bahn u. s. w. herstammen. Diese zweite Ungarische Eisenbahnanleihe dürfte im nächsten Herbste aufgenommen werden und sich auf 40—50 Millionen belaufen.

Die Frage der Rumänischen Bahnanschlüsse war in den ersten Tagen d. M. dem Scheitern nahe. Seitens der Ungarischen Regierung wurde schliesslich mit aller Entschiedenheit erklärt, dass, wenn Rumänien überhaupt einen Anschluss an die Ungarischen Bahnen wünsche, die eine oder die andere der von der Ungarischen Regierung gestellten Bedingungen gewährt werden müsse. Glaube man daher bezüglich der Tariffrage den Wünschen der Ungarischen Regierung schlechterdings nicht nachkommen zu können, so möge man die Gleichzeitigkeit der beiden Anschlüsse gewähren. Darauf endlich hat sich die Rumänische Regierung bereit erklärt, an Stelle der Tarif-Parität die Simultan-Vollendung beider Linien zu concediren, und zwar wird der Anschluss bei Orsova und jener beim Tömöser Pass gleichzeitig binnen vier Jahren eröffnet werden*).

Die ausserordentliche Generalversammlung der Südbahn in Paris am 3. d. fand unter Vorsitz des Barons Rothschild statt. Die Vortheile des mit der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahngesellschaft geschlossenen Pachtcontractes wurden dargelegt. Der Contract beginnt mit 1. Januar 1875 und gilt für die ganze Concessionsdauer. Die fixe Pachtsumme beträgt jährlich 550 000 Fl. in Silber. Die Gesellschaft übergiebt der Südbahn eine ständige Reserve von 200 000 Fl. in Silber oder Titres und 750 eigene Actien. Die Südbahn bestreitet alle weiteren Ausgaben und übernimmt die Auszahlung der Coupons. Die Generalversammlung acceptirte den Vertrag.

Die am 6. d. M. abgehaltene constituirende Generalversammlung der letztgenannten Bahn genehmigte ebenfalls diesen Pachtvertrag und constatirte, dass die Bildung einer Actiengesellschaft zum gemeinschaftlichen Betriebe der beiden Linien Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedel und Wien-Pottendorf auf Grund der vorgelegten Statuten genehmigt und das statutenmässig normirte Actiencapital von 4 390 000 Fl. in Silber, bestehend in 21 950 Actien à 200 Fl., laut Buchauszug der Bodencreditanstalt eingezahlt worden ist. Der erwähnte Pachtschilling ist aus den Betriebskosten der Südbahn zu bestreiten, geht daher der Verzinsung ihrer eigenen Titres voran. Die auf diese Weise gesicherte jährliche Pachtrente dient zur Verzinsung der gesellschaftlichen Titres. Die Gesellschaft überlässt der Südbahn für die ersten Erfordernisse des Betriebes eine aus dem Baucapitale gebildete Betriebs-Reserve von 200 000 Fl. und ausserdem 750 Stück eigene Actien. Für die Uebernahme des Cassen-, Kanzlei- und Verwaltungsdienstes erhält die Südbahn ein jährliches Pauschale von 1500 Fl., die Südbahn darf nicht ohne Zustimmung der Generalversammlung die Bahn weiter verpachten.

Die Generalversammlung der Buschtêhrader Bahn verlief sehr erregt und dauerte fünf Stunden. Es waren viele Frankfurter und andere Deutsche Actionäre anwesend. Der Geschäftsbericht weist für die Linie A einen Reingewinn von 399 788 Fl., für die Linie B einen Verlust von 140 000 Fl. aus. Ein Frankfurter Actionär interpellirt den Verwaltungsrath wegen des Weiterbaues, sowie ob Maassregeln für einen günstigeren Kohlenverkehr getroffen wurden, und fordert die Aufstellung eines commerciellen Leiters. Ein Prager Actionär klagt ebenfalls über schlechten Gütertransport. General-Director Kress widerlegt die vorgebrachten Beschuldigungen. Sonnemann (Frankfurt) tadelt den schlechten Personenverkehr trotz der drei Bahnhöfe in Prag und fragt, welche Summe zur Vollendung noch nothwendig sei. — Der Präsident erwidert, dass er sich vor der Opposition nicht fürchte. Eine Aenderung der allgemeinen Situation werde auch für die Bahn günstig wirken. Ein commercieller Leiter sei schon ernannt. — Auf Antrag des Revisions-Comités wird dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt und der neue Amortisationsplan genehmigt. Der Antrag, auf die Actien Lit. A am 1. August eine Dividende von 13 Fl. pro Stück auszuzahlen und die Verluste der Linie B aus dem Reservefonds zu decken, wird angenommen, der Antrag Sonnemann's auf Vertagung des Baues der Linie Falkenau-Grasslitz abgelehnt. Der Regierungs-Commissär verwahrt sich gegen die Beschuldigung der Vergewaltigung.

Die Ungar. Westbahn hielt ihre ordentliche Generalversammlung am 31. v. M. ab. Dem vorgelegten Geschäftsbericht ist zu entnehmen,

*) Ein Bukarester Telegramm hat inzwischen gemeldet, dass die auf den Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnanschluss bezügliche Convention von der Bukarester Kammer mit sehr bedeutender Majorität angenommen wurde. Der Gesetzentwurf, betreffend die Eisenbahn-Convention zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien (eingebracht in der Sitzung der Bukarester Kammer vom 1. Juni 1874) lautet wörtlich: Art. 1. Die am 19. (31.) Mai 1874 zwischen dem Vertreter der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung, und jenem der Rumänischen Regierung abgeschlossenen Convention — betreffend den Anschluss der Rumänischen Bahnen an die Oesterreichisch-Ungarischen bei den Grenzpuncten Varciorova und Predjal (Tömös) wird gutgeheissen. Art. 2. Die Rumänische Regierung ist ermächtigt, innerhalb längstens sechs Jahren — vom Tage der Promulgirung dieses Gesetzes — eine Zweiglinie zu concessioniren, auszuführen und dem Betriebe zu übergeben, die von einem Puncte der Roman-Galatzer Linie ausgehend bis nach Okna, Trotusthal führt, um so als Anfang und Theil der Anschlusslinie bei Uz, oder Ojtos oder Palanka (Gymes) zu dienen. Art. 3. Ebenso wird die Regierung ermächtigt, innerhalb 4 Jahren vom Tage der Promulgirung gegenwärtigen Gesetzes eine zwischen Galatz und Barbosi in geradester Linie führende Zweigbahn zu concessioniren, auszuführen und in Betrieb zu setzen. Alle für den Bau dieser Linie nothwendigen Expropriationen werden auf Kosten der Stadtcommune Galatz durchgeführt. Art. 4. Alle Concessionen, welche sich auf den Bau der in obigen drei Artikeln enthaltenen Eisenbahnlinien beziehen, werden der Genehmigung und Votirung der gesetzgebenden Körperschaften unterbreitet.

dass sowohl von der Oesterr. als der Ungarischen Regierung für ein Baucapital von 728 000 Fl. pro Meile die Zinsengarantie ertheilt wurde. Das Grundcapital war auf 15 Millionen Gulden Actien und 21 Millionen Prioritäten präliminirt; von den letzteren wurden 20 786 000 Fl. in Anspruch genommen. Am 1. Mai 1873 war die ganze Bahn dem Betriebe übergeben, und damit gestalteten sich auch die Rentabilitäts-Verhältnisse günstiger. In den Jahren 1871 und 1872 hatte sich ein Betriebsdeficit von 79 670 Fl. ergeben; das Jahr 1873 schliesst aber schon mit einem Betriebsüberschuss von 83 106 Fl. Befördert wurden im Jahre 1873 659 353 Personen, an Gepäck und Eilgut 59 347 Ctr., an Frachten 3 762 228 Ctr. Die Gesammt-Einnahmen betrugen 1 248 529 Fl., die Ausgaben 1 165 422 Fl., der Betriebsüberschuss daher, wie bereits erwähnt, 83 106 Fl. Die Staatsgarantie wird mit dem Betrage von 1 629 675 Fl. in Anspruch genommen, wovon 1 426 184 Fl. auf die Ungar., 203 391 Fl. auf die Oesterr. Strecke entfallen. Der Bericht wird zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrath das Absolutorium ertheilt. Nach den Anträgen des Verwaltungsrathes wurde ferner noch beschlossen, die Coupons der gesellschaftlichen Titres in Gold einzulösen. Weiter beabsichtigt der Verwaltungsrath, eine kurze Bahnstrecke von der Station Fehring an die projectirte Bahn Wien-Novi, sowie eine Verbindung des gesellschaftlichen Bahnhofes in Graz mit demjenigen der Graz-Köflacher Bahn herzustellen, und erbittet sich die nöthigen Vollmachten zu Unterhandlungen mit der Oesterr. Regierung. Ein weiterer Antrag betrifft die Geldbeschaffung für die gemeinschaftlichen Bahnhöfe, sowie für den von der Ungar. Regierung genehmigten Bau eines Administrations-Gebäudes in Buda-Pest endlich für die im Vereine mit der Regierung festzustellende Anschaffung von Fahr- und Betriebsmaterial. Sämmtliche diesbezügliche Anträge wurden angenommen.

Auf Ansuchen des landesfürstlichen Commissärs der Mährisch-Schlesischen Centralbahn hat das Wiener Handelsgericht den Advocaten Dr. Karl Gaber zum Curator der Besitzer von Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission der genannten Bahn bestellt, damit derselbe vorbehaltlich der curatelsbehördlichen Genehmigung alle jene Maassnahmen ergreife, die ihm zur Sicherung der Rechte der Besitzer dieser Prioritätsobligationen geboten erscheinen. Gründe des Einschreitens bildeten die Besorgniss, dass der nächstfällige Coupon nicht zur Auszahlung gelange. Es ist diese Massnahme der erste Fall der Anwendung des Gesetzes vom 24. April 1874.

Am Krakauer Nordbahnhofe wurde eine vom Ingenieur Müller construirte und patentirte Vorrichtung zum Ein- und Auskuppeln der Eisenbahnwägen, ohne dass ein Zwischentreten des die Kuppelung Ausführenden zwischen die Wägen, resp. die Puffer, erforderlich war, probirt. Unter Betheiligung sämmtlicher Oberbeamten und Fachgenossen wurde ein ganzer Zug nach dieser Methode verschoben und die ganze Arbeit zur allgemeinen Befriedigung präcise durchgeführt. Der Wagen, an welchem die Vorrichtung ausgeführt ist und welcher der Karl-Ludwigs-Bahn gehört, wurde jetzt behufs einer weiteren Generalprobe nach Lemberg geführt.

Im Laufe dieses Monats wird in Odessa eine Conferenz Südrussischer und Oesterreichischer Eisenbahn-Verwaltungen zusammentreten, an welcher von Russischer Seite die Eisenbahnen Kiew-Brest-Odessa, Charkow-Nikolajew und die Odessaer Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Gesellschaft, von Oesterreichischer Seite die Karl-Ludwigs-Bahn (vertreten durch Generaldirector Dr. Sochor und Inspector Hiller) theilnehmen werden. Als Zweck der Conferenz wird der Abschluss von Tarifverbänden zwischen diesen Eisenbahnen mitgetheilt und ist es namentlich die Miteinbeziehung der Odessaer Eisenbahn- und Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft, deren Linien sich bis zu den Häfen des Schwarzen, Kaspischen und Azow'schen Meeres erstrecken, welche der Conferenz eine weittragende Bedeutung dadurch sichern, dass ein lebhafter Verkehr und eine kürzere directe Verbindung des Europäischen Waarenzuges nach Konstantinopel und Ostasien geschaffen wird.

Bei Gelegenheit der Budgetberathung hat das Oesterreichische Abgeordnetenhaus in einer Resolution die Regierung aufgefordert, die geeigneten Massregeln zu treffen, um jede ungerechtfertigte Belastung des Staatsschatzes aus dem Betriebe der Mährisch-Schlesischen Nordbahn Seitens der Ferdinands-Nordbahn hintanzuhalten. In Folge dessen delegirte der Handelsminister eine Commission, welche die Bücher der Nordbahn einer sorgfältigen Prüfung unterzog, dabei jedoch die Ueberzeugung gewann, dass die Nordbahn weder durch Dirigirung der Frachten über die Hauptstrecke, noch durch Anwendung niedrigerer Tarife bei letzterer die für die Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn bestimmten Güter von derselben abzulenken trachte, wie dies unter Anderem ein Abgeordneter der Brünner Handelskammer behauptet hat, freilich ohne den geringsten Beweis dafür zu erbringen. Der Handelsminister hat diesen Sachverhalt in einem an die Direction der Nordbahn gerichteten Schreiben vollständig anerkannt und daran nur die Aufforderung geknüpft, die nach den Stationen Raigern, Ober-Gerspitz und Branowitz gelangenden Kohlenfrachten künftig über die Mährisch-Schlesische Nordbahn statt via Lundenburg zu befördern, welcher Aufforderung die Direction der Nordbahn auch sofort nachgekommen ist.

In der „Wiener Ztg." wird das neue Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder publicirt. Dieselbe Publication erfolgt in Ungarn; der „Pester Lloyd" begleitet dieselbe mit folgenden wichtigen Bemerkungen: Die Regierungen von Oesterreich und von Ungarn haben in Anbetracht dessen, dass der Eisenbahnverkehr mit Deutschland fortwährend an Umfang und Bedeutung zunimmt, in dem mit 1. August 1872 ins Leben gerufenen Betriebsreglement dieselben Principien als Grundlage acceptirt, welche im Deutschen Reiche in Kraft bestanden. Dieses in seinen Fundamental-Principien einheitliche Betriebsreglement hatte den guten Erfolg, dass seither der Eisenbahnverkehr zwischen den drei Staaten noch bedeutendere Dimensionen annahm, so dass es sich alsbald als unzulänglich erwies, dass blos die leitenden Prinzipien des Betriebsreglements dieselben seien. In Folge dessen traten im Herbst 1873 die Vertreter der drei Staaten in Berlin abermals zusammen, wobei die Ungarische Regierung durch die Herren Ministerialrath Alexander Ribary und Eisenbahninspector August Walther vertreten war, und arbeiteten ein neues Betriebsreglement aus, welches von dem alten wesentlich zwar nicht abweicht, in seinen einzelnen Bestimmungen jedoch wichtige und für die Handelswelt hochbedeutsame Verfügungen enthält. Dieses Operat wurde alsdann jeder einzelnen Regierung zur Prüfung vorgelegt und hat, nachdem auch die Budapester Handels- und Gewerbekammer darüber einvernommen worden, die Genehmigung aller drei Regierungen erhalten, und werden seine Bestimmungen mit 1. Juli d. J. sowohl in Deutschland wie in Oesterreich und in Ungarn ins Leben treten. Wir können nur unsere Befriedigung darüber aussprechen, dass vom 1. Juli ab in ganz Mitteleuropa ein einheitliches Betriebsreglement bestehen wird, zumal wir hierin auch einen Fortschritt in der Entwicklung unseres Handels erblicken.

Ausland.

— *A* — **Uebersicht der Einnahmen der Russischen Eisenbahnen im Jahre 1873.**

Lfde. No.	Name der Bahn	Länge in Werst	Einnahme in Rubeln	Differenz gegen 1872		Einnahme pro Werst in Rubeln
			Jahr 1873	in Rubeln	in %	
1	Riga-Bolderaa	18	—	—	—	—
2	Petersburg-Zarskoe-Selo	25	459375	—3457	0,7	18375
3	Lodz-Koliuschin . . .	26	—	—	—	—
4	Torschok-Ostaschkowo .	32	92365	+15411	20,0	2886
5	Liwny-Werchowje . .	57	—	—	—	—
6	Koslow-Tambow . . .	68	599019	+114465	23,6	8809
7	Nowgorod-Tschudowo	68	163053	+23771	17,1	2398
8	Rjaschsk-Wiasma . .	72	135224	+31446	30,3	1878
9	Wolga-Don	73	—	—	—	—
10	Konstantinowsche Bahn	85	—	—	—	—
11	Rjaschsk-Morschansk .	121	544808	+113524	26,3	4503
12	Warschau-Bromberg .	138	966822	+83630	9,4	7006
13	Mitausche Bahn . . .	138	—	—	—	—
14	Koslow-Woronesch . .	167	1124676	+25039	2,3	6735
15	Schuja-Iwanowo . . .	171	577991	+70979	14,0	3380
16	Jaroslaw-Wologda . .	191	268601	+5550	2,1	1406
17	Rjäsan-Koslow	198	4233886	+343228	8,8	21383
18	Warschau-Terespol . .	199	1521593	+461288	43,5	7646
19	Losowaja-Sewastopol .	204	(35499)	—	—	(174)
20	Brest-Litowsk-Grajewo .	206	—	—	—	—
21	Riga-Dünaburg . . .	214	2199778	+595615	37,1	10279
22	Moskau-Rjäsan . . .	243	5628178	+561791	11,1	23161
23	Dünaburg-Witebsk . .	244	2725813	+825784	43,4	11171
24	Moskau-Jaroslaw . . .	271	2273479	+82433	3,8	8389
25	Rybinsk-Bologowo . .	280	2196770	+376030	30,8	7846
26	Orel-Griasi	283	1725032	+318131	22,6	6096
27	Poti-Tiflis	289	—	—	—	—
28	Warschau-Wien . . .	325	4149294	+589631	16,5	12767
29	Tambow-Saratow . . .	353	1798330	+413262	29,8	5094
30	Moskau-Nijni-Nowgorod	410	6685422	+16386	0,2	16306
31	Kursk-Kieff	439	3714417	+387788	11,8	8461
32	Landwarowo-Romny . .	456	—	—	—	—
33	Baltische Bahn . . .	461	2023363	+518912	34,5	4389
34	Libausche Bahn . . .	479	505993	+200914	65,8	—
35	Orel-Witebsk	488	4715966	+1449633	44,4	9664
36	Moskau-Kursk	503	8168452	+305023	3,9	16239
37	Charkow-Nicolaeff . .	603	2746520	+976430	55,1	—
38	Woronesch-Rostow . .	604	2869240	+901927	45,8	4750
39	Nicolai-Bahn	604	19015574	+2244069	13,4	31483
40	Griasi-Zarizin	625	2122448	+494190	30,3	3396
41	Kursk-Charkow-Azow .	763	5790458	+379808	7,0	7589
42	Kiew-Brest-Litowsk . .	804	4166282	+2242073	116,5	—
43	Odessaer Bahn	971	9523951	+2345855	32,7	9808
44	Moskau-Brest-Litowsk .	1028	4967534	+1204859	32,0	4833
45	Petersburg-Warschau .	1207	9200243	+405052	4,6	7622
46	Helsingfors-Tawastehus } in	103	—	—	—	—
47	Hüvinge-Hangö } Finn-	139	—	—	—	—
48	Petersburg-Riihimäki } land	348	—	—	—	—
	Summe:	15794	119599950	+19120470	+19,0	Mittel 9534

Bemerkungen zu vorstehender Tabelle:

Zu No. 1. Eröffnet am 1. Januar 1873 ganze Strecke,
„ „ 13. „ „ 3. November 1873 das Stück Mitau-Moschaika, 88 Werst.
„ „ 19. „ „ 15. November 1873 das Stück Losowaja-Alexandrowsk und Siniclnikowo-Ekaterinoslaw, zus. 204 Werst.
„ „ 20. „ „ 28. Juli 1873 ganze Strecke.
„ „ 32. „ „ 14. Januar, 16. September und 17. November 1873 von Wileiska bis Gomel, zus. 453 Werst.
„ „ 34. „ „ 1. November 1873 das Stück Radziwilischki-Kalkuhnen, 185 Werst.
„ „ 37. „ „ 20. August 1873 das Stück Snamenka-Nicolaeff, 222 Werst.
„ „ 42. „ „ 1. März 1873 das Stück Berditscheff-Kriwin, 25. Mai resp. 10. Juni (Güter und Passagiere) Kriwin-Brest 15. August Sdolbunowo bis Radziwilow, zus. 526 Werst.
„ „ 47. „ „ 8. October 1873 ganze Strecke.

In der Gesammtsumme der Einnahmen pro 1873 ist No. 19 nicht enthalten; auch nicht bei Berechnung der gesammten mittleren Einnahme pro Werst, bei welch letzterer auch die mittleren Einnahmen derjenigen Bahnen weggelassen sind, welche im Laufe des Jahres verlängert wurden.

Zwölf Bahnen haben bis zum heutigen Tage ihre Einnahmen vom vorigen Jahre noch nicht veröffentlicht.

— *st* — **Dünaburg-Witebsker Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Die Ergebnisse des 7. Betriebsjahres dieser Bahn sind weit günstiger als die des Vorjahres. Bei einer grösseren Frequenz haben sich die Einnahmen bedeutend gesteigert, während die Ausgaben in weit geringerem Verhältnisse sich mehrten, so dass ein weit höherer Reinertrag als in 1872 erzielt wurde.

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des abgelaufenen Jahres vorhanden: 91 Locomotiven mit Tendern, 87 Personenwagen mit 2918 Plätzen und 1520 Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von zusammen 796 575 Pud. Die Locomotiven haben 1 465 416 Nutzwerst zurückgelegt gegen 1 008 038 im Vorjahre.

Befördert wurden: 327 614 Personen (gegen 301 589 in 1872), 86 976 Pud Reisegepäck 82 Equipagen, 108 Militärfuhrwerke, Geschütze etc., 783 Pferde, 476 Hunde, 35 336 571 Pud Güter (gegen 19 359 989 im Vorjahre), 6919 Stück grosses und kleines Vieh, 311 Locomotiven und Eisenbahnfahrzeuge und 957 242 Pud nicht tarifirtes Bahngut. Durchschnittlich hat durchfahren jede Person $112,_{1}$ Werst, jedes Pud Frachtgut $227,_{1}$ Werst und ertragen jede Person $1,_{35}$ Rubel, jedes Pud Frachtgut pro Werst $0,_{026}$ Cop.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 461 834 Rbl., aus dem Güterverkehr 2 191 563 Rbl., aus Verschiedenem 72 416 Rbl., zusammen 2 725 813 Rbl. (gegen 1 905 174 Rbl. im Vorjahre) = 11 171 Rbl. pro Werst Bahnlänge und $1,_{86}$ Rbl. pro Nutzwerst.

Ausgegeben wurden: für Allgemeine Verwaltung 172 372 Rbl., für die Bahnverwaltung 90 825 Rbl., für die Unterhaltung der Bahn und Gebäude 530 083 Rbl., für die Betriebsverwaltung 212 289 Rbl., für Transportmittel 597 590 Rbl., zusammen 1 603 159 Rbl. (gegen 1 523 425 in 1872) = 6 570 Rbl. pro Werst Bahnlänge und $1,_{09}$ Rbl. pro Nutzwerst. Gegen das Budget sind die Einnahmen mehr um 518 713 Rbl., die Ausgaben mehr um 139 067 Rbl. Die Ausgaben haben $58,_{81}$% der Einnahmen absorbirt (im Vorjahre $79,_{96}$%). Der Reinertrag entziffert sich auf 1 122 654 Rbl., während derselbe im Vorjahre nur 381 749 Rbl. war.

Die gemeinsame Pensions- und Unterstüzungs-Casse der Beamten der Riga-Dünaburger und Dünaburg-Witebsker Eisenbahnen zählte am Schlusse des Jahres 1873 1155 Mitglieder und hatte einen Vermögensbestand von 249 650 Rbl. Die Kranken- und Sterbe-Casse der Werkstatts-Handwerker (der Dünaburg-Witebsker Eisenbahn) zählte ult. 1873 395 Mitglieder und hatte einen Bestand von 470 Rubel.

— *r* — **Vendée-Eisenbahn.** Aus Anlass der durch das Gesetz vom 24. März l. J. erfolgten Ertheilung der Concession für die Linie von Tours nach Montluçon mit der Zweigbahn von Urciers nach Vou-Franche an die Vendée-Eisenbahn-Gesellschaft wird die Situation dieser Gesellschaft im Journal des chemins de fer einer Besprechung unterzogen, welcher wir Folgendes entnehmen:

Vor der Concessionirung zu obengenannten Strecken, welche eine Gesammtlänge von 250 Kilom. darstellen, bestand das Netz der Vendée-Bahn-Gesellschaft 1. aus den Linien von Sables d' Olonne nach la Roche-sur-Yon, und von la Roche-sur-Yon nach Bressuire (im Betriebe stehend) 124 Kilom., 2. aus der Linie von Bressuire nach Tours waren 75 Kilom., nämlich von Bressuire nach Chinon im Betriebe stehend; die 51 Kilom. der Strecke von Chinon nach Tours sollen in den ersten Monaten des nächsten Jahres dem Betriebe eröffnet werden, 126 Kilom. in Summa 250 Kilom.

Ausserdem ist der Gesellschaft in eventueller Weise Concession ertheilt zu einer Verbindungsbahn von Thouars nach Montreuil-Bellay (20 Kilom.) und einer Zweigbahn von Azay-le-Rideau nach dem Lager von Ruchard und nach Port-de-Piles (40 Kilom.) ferner hat die Vendée-Bahngesellschaft vertragsgemäss den Betrieb einer eigenen Gesellschaft gehörenden 100 Kilom. langen Bahn von localen Interesse von Poitiers nach Saumur übernommen.

Die Hilfsmittel der Gesellschaft vor der Concession zur Bahn von Tours nach Montluçon, für welche eine Subvention von 14 000 000 Frcs. bewilligt ist, bestanden aus

25 000 Actien à 500 Frcs.	12 000 000 Frcs.
Staatssubventionen für die Linien von la Roche-sur-Yon nach Bressuire und Sables d' Olonne, und von Bressuire nach Tours	25 460 000 „
83 000 Obligationen im Gesammtbetrage von	20 750 000 „
	58 210 000 Frcs.

Nunmehr kommen zu dieser Summe die 14 000 000 Frcs., welche als Subvention für die Linie Tours-Montluçon bewilligt wurden, welche vom 15. Januar 1877 ab in 16 gleichen halbjährigen Raten zahlbar sind, und 36 000 Obligationen, welche neu emittirt wurden und nach dem Emissionspreise ungefähr die Summe von 8 000 000 Frcs. repräsentiren

Literatur.

Coursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltung, 1874 Juni, I. Abtheilung, Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker), ist soeben ausgegeben. Dasselbe enthält die Eisenbahnverbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie und Uebersicht der Rundreise-Touren mit Angabe der Billetpreise, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlichen General-Postamts, und umfasst die bis zum 1. Juni eingetretenen resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 10 Sgr. Ferner: Abtheilung II., Juni, enthaltend die bedeutenderen Eisenbahnrouten in Europa, ausser Deutschland und Oesterreich, ferner Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiff-Course, Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europas, Verzeichniss der Bade- und Kurorte in Deutschland und den angrenzenden Ländern nebst Nachrichten über die Reiseverbindung dieser Orte, Reisetouren zwischen Berlin und den bedeutenderen Bade-Orten, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemasse Münzvergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Mit 2 Karten, Preis 10 Sgr.

Miscellen.

Ein unternehmender Yankee will gelegentlich der Weltausstellung in Philadelphia einen gewaltigen Raum mit vier Schienengeleisen belegen und auf diesen ein Wettfahren der besten Americanischen Locomotiven veranstalten lassen. An gehörigem Zuschauerandrang sowie an gebrochenen Gliedmaassen wird es dabei nicht fehlen.

Personalnachrichten.

Preussen. Die bisherigen Baumeister Georg Gabriel in Liegnitz und Carl Schnebel zu Zabern im Elsass sind als Königliche Eisenbahn-Baumeister bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Görlitz, resp. bei der Saarbrücker Eisenbahn mit dem Wohnsitze in Saarbrücken angestellt worden.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

24.	Juni	Warschau-Wiener Eisenbahn-Ges. zu Warschau.
25.	„	Warschau-Bromberger Eisenbahn-Ges. zu Warschau.
27.	„	Lodzer Fabriks-Eisenbahn-Ges. zu Warschau.
29.	„	Rumänische Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Berlin. Tagesordnung u. A.: 3. Bericht über die Verhandlungen mit der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und etwaige hieran sich knüpfende Beschlussfassungen bezüglich finanzieller Maasnahmen und eventuell Statutänderung.
4.	Juli	*Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
14.	Juni	zu Esslingen	Württemb. Stsb.	Erweiterung des Stationsgebäudes etc. zu Obertürkheim	—
15.	„	zu Stühlingen	Badische Stsb.	Hölzer	—
16.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erdarbeiten zu Rietzschgrund	—
18.	„	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer E.	Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten	—
18.	„	zu Hildesheim	Hannov.-Altenbeken	Barrièren	—
18.	„	daselbst	dieselbe	Gradientenzeiger, Warnungstafeln etc.	—
19.	„	zu Elbing	Preuss. Ostbahn	Steine u. Mauersand	—
20.	„	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Locomotivschuppenbau zu Krauchenwies u. Schwackenreuthe	—
22.	„	zu Gevelsberg	Enneppethalbahn	Maurerarbeiten etc.	—
22.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	No. 48.
22.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Oberbaumaterialien	530
23.	„	zu Posen	Posen-Creuzburg	Maurer-, Steinhauer-, Zimmer- etc. Arbeiten	—
23.	„	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Materialien-Verkauf	529
24.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Kunstbauten	—
26.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Werkstatts-Materialien-Verkauf	536
27.	„	daselbst	dieselbe	Winterschutzkleidungsstücke	537
30.	„	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Electromagnetische Klingelwerke etc.	537
30.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Dienstwohngebäude zu Wilhelmshöhe, Gensungen und Neustadt	—
30.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Felsenarbeiten	529

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26—29 und § 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der vierundzwanzigsten regelmässigen am

Sonnabend, den 20. Juni d. J., Nachmittags 3 Uhr,

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses am

Sonnabend, den 20. Juni d. J., Vormittags 12 bis 1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom andern bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1) Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1873,
2) Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, den 19. Mai 1874.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juni cr. ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 hierselbst in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

1) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden **Zins-Coupons No. 3 Ser. IX der diesseitigen 4% Pioritäts-Actien, die Coupons No. 37 der 4½% Prioritäts-Obligationen, die Coupons No. 7 der 4½% Prioritäts-Obligationen Lit. B., sowie die Dividenden-Scheine No. 65 der Stamm-Actien Lit. A., B., C., D. und E.,** ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;
2) die am 16. März cr. **verloosten Prioritäts-Actien und -Obligationen**, sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 18. März cr.).

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur einen **Nachweis über die Stückzahl und den Werth derselben**, event. nach den verschiedenen Kategorien, beizufügen.

In **Leipzig** erfolgt die beregte Einlösung der Coupons und Dividendenscheine jedoch nur in den Tagen **vom 1. bis incl. 15. Juli cr.** bei der Güterkasse auf unserem dortigen Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr an jedem Wochentage.

Berlin, den 30. Mai 1874. **Die Direction.**

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Es hat am 16. d. Mts. die Verloosung unserer 4% Prioritäts-Actien und 4½% Prioritäts-Obligationen stattgefunden und sind dabei folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4% Prioritäts-Actien.

286 Stück à 100 Thlr.

110. 145. 172. 181. 205. 214. 319. 378. 392. 418. 435. 439.
478. 481. 490. 560. 581. 653. 681. 694. 704. 733. 763. 779.
793. 801. 813. 845. 847. 851. 878. 884. 893. 911. 959. 960.
976. 984. 999. 1005. 1049. 1063. 1080. 1089. 1178. 1199.
1215. 1324. 1347. 1405. 1411. 1443. 1461. 1485. 1492. 1549.
1604. 1638. 1670. 1683. 1696. 1722. 1732. 1768. 1822. 1827.
1833. 1876. 1881. 1890. 1895. 1913. 1977. 2083. 2093. 2137.
2184. 2187. 2189. 2235. 2248. 2315. 2317. 2393. 2407. 2432.
2460. 2489. 2514. 2557. 2574. 2582. 2680. 2684. 2824. 2831.
2895. 2955. 3017. 3042. 3059. 3075. 3097. 3119. 3141. 3148.
3186. 3250. 3258. 3294. 3328. 3335. 3351. 3354. 3407. 3418.
3516. 3555. 3562. 3564. 3607. 3625. 3656. 3687. 3706. 3722.
3749. 3755. 3760. 3797. 3833. 3847. 3907. 4004. 4023. 4075.
4110. 4127. 4154. 4178. 4238. 4282. 4320. 4339. 4366. 4393.
4461. 4573. 4582. 4607. 4660. 4665. 4707. 4712. 4793. 4817.
4839. 4851. 4894. 4928. 4962. 4967. 4970. 5001. 5005. 5017.
5019. 5058. 5088. 5090. 5111. 5257. 5276. 5305. 5312. 5447.
5469. 5480. 5522. 5569. 5649. 5678. 5683. 5686. 5708. 5733.
5744. 5764. 5782. 5785. 5788. 5816. 5838. 5869. 5873. 5944.
5984. 5991. 5999. 6017. 6019. 6032. 6063. 6093. 6133. 6176.
6182. 6186. 6189. 6191. 6198. 6219. 6236. 6286. 6304. 6316.
6319. 6322. 6390. 6398. 6411. 6418. 6436. 6462. 6493. 6522.
6540. 6550. 6557. 6574. 6599. 6612. 6626. 6642. 6710. 6727.
6749. 6802. 6836. 6837. 6875. 6998. 7010. 7040. 7057. 7077.
7133. 7175. 7192. 7206. 7210. 7244. 7269. 7276. 7300. 7319.
7328. 7342. 7349. 7369. 7371. 7407. 7408. 7475. 7514. 7528.
7546. 7582. 7680. 7701. 7804. 7846. 7850. 7862. 7896. 8003.
8009. 8092. 8108. 8183. 8218. 8361. 8377. 8464. 8482. 8492.

44 Stück à 500 Thlr.

17. 36. 70. 89. 102. 177. 180. 204. 221. 268. 276. 285. 311.
326. 338. 352. 403. 425. 479. 483. 496. 515. 550. 593. 603.
649. 709. 759. 801. 915. 977. 990. 998. 1015. 1030. 1035.
1067. 1105. 1148. 1246. 1256. 1259. 1274. 1288.

II. der 4½% Prioritäts-Obligationen.

250 Stück à 100 Thlr.

69. 158. 218. 302. 521. 576. 746. 968. 1012. 1175. 1266.
1441. 1533. 1728. 1817. 1841. 1904. 2049. 2061. 2066. 2141.
2203. 2332. 2345. 2438. 2468. 2580. 2674. 2692. 2994. 3081.
3126. 3137. 3142. 3263. 3419. 3538. 3554. 3630. 3698. 3900.
3940. 3990. 4118. 4304. 4438. 4514. 4565. 4587. 4590. 4750.
5134. 5397. 5763. 5773. 5808. 5967. 6015. 6050. 6548. 6551.
6699. 6705. 6707. 7101. 7389. 7417. 7713. 7753. 7877. 7889.
7952. 7996. 8001. 8080. 8117. 8124. 8207. 8357. 8454. 8559.
8623. 8875. 8877. 8897. 8905. 8999. 9123. 9194. 9322. 9323.
9464. 9589. 9817. 9903. 9943. 9994. 9998. 10110. 10305.
10327. 10399. 10404. 10409. 10575. 10696. 10785. 10797.
10814. 10951. 10964. 10968. 10990. 11026. 11117. 11192.
11200. 11228. 11246. 11330. 11364. 11431. 11506. 11766.
11995. 12028. 12073. 12095. 12109. 12129. 12373. 12530.
12647. 12692. 12711. 12838. 12955. 12996. 12999. 13027.
13190. 13258. 13341. 13481. 13488. 13644. 13648. 13668.
13806. 14064. 14086. 14413. 14414. 14445. 14506. 14605.
14616. 15431. 15575. 15646. 15649. 15662. 15678. 15694.
15714. 16095. 16297. 16578. 16612. 16639. 17066. 17080.
17246. 17306. 17337. 17501. 17635. 17651. 17665. 18216.
18259. 18295. 18614. 18663. 18939. 19205. 19209. 19221.
19282. 19286. 19498. 19530. 19544. 19646. 20273. 20274.
20403. 20534. 20608. 20634. 20881. 20899. 21000. 21064.
21066. 21090. 21597. 21903. 21994. 22030. 22174. 22223.
22257. 22474. 22723. 22788. 22888. 23903. 22943. 23103.
23414. 23420. 23593. 23602. 23630. 23634. 23658. 23829.
23995. 24001. 24197. 24458. 24679. 24864. 24893. 24964.
25401. 25430. 26014. 26270. 26284. 26313. 26446. 26653.
26834. 26941. 27054. 27075. 27201. 27374.

50 Stück à 500 Thlr.

61. 289. 315. 449. 468. 471. 482. 588. 778. 891. 1006. 1051. 1096. 1145. 1291. 1369. 1573. 2274. 2366. 2387. 2408. 2612. 2618. 2828. 3004. 3039. 3064. 3070. 3202. 3224. 3514. 3537. 3678. 3801. 3825. 3827. 3875. 3911. 3944. 4015. 4173. 4218. 4245. 4298. 4620. 4660. 4765. 5117. 5251. 5362.

III. der $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen Littr. B.
52 Stück à 100 Thlr.

1642. 1750. 1759. 1827. 1987. 2257. 2345. 2451. 2567. 2577. 2792. 2997. 3032. 3086. 3103. 3156. 3362. 3363. 3433. 3487. 3798. 3825. 3866. 3874. 4106. 4149. 4474. 4854. 5196. 5200. 5217. 5257. 5435. 5438. 5455. 5872. 5971. 6035. 6650. 6794. 7072. 7279. 7296. 7363. 7555. 7683. 7977. 7996. 8449. 8600. 8874. 8973.

10 Stück à 500 Thlr.

125. 240. 469. 785. 843. 888. 1065. 1086. 1117. 1301.

Die Verzinsung dieser Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni dieses Jahres auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom **1. Juli** cr. ab bei unserer Haupt-Casse — am Askanischen Platz No. 6 — nebst den vom **1. Juli** cr. ab laufenden Zins-Coupons gegen Zahlung des Nennwerthes der Actien resp. Obligationen einzuliefern.

Der Betrag etwa fehlender Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht, und in Betreff derjenigen Actien resp. Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gebracht werden, tritt gerichtliches Dispositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt noch folgende Prioritäts-Actien und Obligationen zur Einlösung nicht präsentirt:

I. 4% Prioritäts-Actien.

aus der 14. Verloosung de 1856 mit 1 Coupon
à 100 Thlr. No. 3711.

aus der 23. Verloosung de 1865 mit 7 Coupons
à 100 Thlr. No. 2926.

aus der 30. Verloosung de 1872 mit 1 Coupon
à 100 Thlr. No. 4633.

aus der 31. Verloosung de 1873 mit 7 Coupons
à 500 Thlr. No. 401. 961.
à 100 Thlr. No. 755. 949. 1182. 1209. 1453. 1626. 1630. 1701. 2017. 2155. 2193. 2442. 2550. 2826. 3361. 3957. 4069. 4496. 4984. 5238. 5273. 5299. 5719. 6877. 6963. 7019. 7215. 7507. 7658. 7999. 8078. 8238. 8249. 8252.

II. $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen I. Emission.

aus der 10. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons
à 100 Thlr. No. 1180. 2166.

aus der 11. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons
à 100 Thlr. No. 1054. 1102. 3608. 3759.

aus der 12. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons
à 100 Thlr. No. 566. 2574. 4916.

aus der 13. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons
à 500 Thlr. No. 273. 367.
à 100 Thlr. No. 951. 2272. 3609. 3828. 4912.

aus der 14. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons
à 500 Thlr. No. 261.
à 100 Thlr. No. 1003. 1836. 2089.

aus der 15. Verloosung de 1872 mit 7 Coupons
à 500 Thlr. No. 494. 968.
à 100 Thlr. No. 635. 1624. 1958. 2120. 2321. 2809. 3077. 3253. 3495. 3788. 4521. 4624. 4925.

aus der 16. Verloosung de 1873 mit 5 Coupons
à 500 Thlr. No. 411. 889.
à 100 Thlr. 149. 194. 445. 612. 1206. 1822. 2074. 2254. 3035. 3085. 3992. 4260.

III. $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen II. Emission.

aus der 6. Verloosung de 1866 mit 19 Coupons
à 500 Thlr. No. 5464.
à 100 Thlr. No. 6108. 7227. 9085. 13212. 14025. 21152.

aus der 7. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons
à 500 Thlr. No. 2540.
à 100 Thlr. No. 11328. 11570. 12334. 12633. 13317. 18258. 19234. 24476. 26466. 27152.

aus der 8. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons
à 500 Thlr. No. 3265. 4197.
à 100 Thlr. No. 7129. 8961. 10600. 13078. 14077. 16718. 20245.

aus der 9. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons
à 500 Thlr. No. 1381. 4250. 4603.
à 100 Thlr. No. 5093. 13034. 13629. 13882. 16610. 20391. 22309. 22332. 23382. 24999. 26841.

aus der 10. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons
à 500 Thlr. No. 1722. 5138.
à 100 Thlr. No. 7013. 7157. 8785. 10280. 10821. 10972. 11252. 11658. 13208. 14269. 15968. 16299. 16452. 18776. 19825. 19980. 20731. 22368. 26869.

aus der 11. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons
à 500 Thlr. No. 2016. 4602. 5023.
à 100 Thlr. No. 5307. 6544. 6757. 7325. 7833. 8275. 8895. 9663. 12473. 13136. 13598. 15583. 15635. 17168. 18206. 18564. 21027. 23452. 25337. 26663.

aus der 12. Verloosung de 1872 mit 7 Coupons
à 500 Thlr. No. 3170. 4864.
à 100 Thlr. No. 5913. 5987. 5992. 6446. 8362. 8583. 10197. 11317. 12825. 13535. 13667. 14363. 14695. 16441. 16852. 17747. 18052. 18516. 18864. 21035. 22081. 23161. 25561. 26073. 26099. 26685.

aus der 13. Verloosung de 1873 mit 5 Coupons
à 500 Thlr. No. 1719. 1830. 2427. 2531. 2983. 3056. 3956. 4738. 5433.
à 100 Thlr. No. 5193. 5254. 5340. 6931. 7175. 8675. 8890. 9114. 9356. 10277. 10620. 10773. 11030. 11074. 11118. 11974. 12628. 13133. 13153. 13397. 13868. 14252. 14278. 14280. 14497. 15774. 15889. 16059. 17538. 17728. 17784. 17870. 18558. 19486. 19597. 20517. 20729. 21015. 21500. 22618. 23021. 23332. 25291. 25944. 26168. 27070.

IV. $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen Littr. B.

aus der 5. Verloosung de 1871 mit 9 Coupons
à 500 Thlr. No. 195.
à 100 Thlr. No. 4881. 5181.
aus der 6. Verloosung de 1872 mit 7 Coupons
à 100 Thlr. No. 2854. 3519. 3633. 3678. 5534. 6538. 7087.

aus der 7. Verloosung de 1873 mit 5 Coupons
à 500 Thlr. 229. 1027.
à 100 Thlr. 2819. 3069. 3195. 3317. 3461. 4313. 4666. 4726. 5205. 5669. 6441. 6532. 7273.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien resp. Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden.

Berlin, den 18. März 1874.

Die Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 9. Februar cr., bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der am 26. v. M. vorschriftsmässig erfolgten Ausloosung

a) der vom 1. Juli cr. ab zur Tilgung gelangenden 27 500 Thlr. in 275 Stück der von uns übernommenen und abgestempelten Magdeburg-Wittenberge'schen $4^1/_2$ procentigen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen,

b) von $^1/_2$ Procent des Stamm-Capitals der in ein dreiprocentiges Rentenpapier verwandelten Magdeburg-Wittenberge-schen Eisenbahn-Actien

folgende Nummern gezogen worden sind:

a) $4^1/_2$ % **Magdeburg-Wittenberge'sche Prior.-Obligationen**

No. 5. 103. 116. 146. 176. 307. 575. 700. 701. 738. 742. 826. 898. 1105. 1256. 1266. 1601. 1665. 1762. 1809. 1868. 1871. 2008. 2087. 2203. 2358. 2424. 2551. 2824. 2838. 2932. 2971. 3071. 3133. 3174. 3247. 3436. 3474. 3476. 3479. 3676. 3777. 3803. 3817. 3958. 3990. 4148. 4286. 4305. 4458. 4460. 4476. 4729. 4900. 5097. 5201. 5278. 5334. 5342. 5397. 5631. 5729. 5819. 5868. 5884. 5889. 5963. 5999. 6081. 6177. 6236. 6244. 6270. 6450. 6630. 6787. 6829. 6846. 6882. 6938. 6944. 6960. 7063. 7156. 7167. 7218. 7462. 7594. 7609. 7717. 7719. 8029. 8033. 8041. 8078. 8100. 8159. 8256. 8366. 8555. 8598. 8709. 8827. 8850. 8900. 8992. 9007. 9030. 9044. 9067. 9109. 9121. 9156. 9188. 9195. 9345. 9386. 9419. 9482. 9568. 9753. 9924. 9926. 10107. 10139. 10217. 10248. 10315. 10391. 10428. 10435. 10457. 10518. 10581. 10657. 10713. 10779. 10802. 10912. 10922. 11110. 11198. 11229. 11353. 11420. 11442. 11514. 11527. 11609. 11800. 11851. 11857. 11859. 11865. 11930. 11939. 11968. 12018. 12117. 12124. 12181. 12211. 12339. 12503. 12603. 12759. 12806. 12921. 12932. 12969. 13024. 13043. 13108. 13158. 13199. 13234. 13314. 13412. 13574. 13593. 13880. 13889. 13894. 13912. 14034. 14080. 14169. 14232. 14443. 14524. 14543. 14544. 14549. 14597. 14692. 14763. 14811. 14845. 15215. 15229. 15304. 15329. 15459. 15486. 15514. 15534. 15535. 15539. 15541. 15552. 15575. 15581. 15588. 15686. 15751. 15767. 15985. 16062. 16074. 16078. 16167. 16205. 16225. 16230. 16244. 16357. 16481. 16585. 16632. 16652. 15709. 16785. 16813. 17019. 17129. 17226. 17539. 17578. 17921. 17954. 17980. 17990. 18002. 18058. 18062. 18132. 18263. 18390. 18417. 18418. 13434. 18495. 18722. 18846. 18919. 18920. 18941. 18975. 19023. 19052. 19065. 19104. 19180. 19187. 19204. 19277. 19295. 19370. 19513. 19547. 19560. 19591. 19630. 19640. 19857.

b) 3% **Rentenpapiere** (früher Magdeburg-Wittenberge'sche Stamm-Actien):

No. 34. 63. 111. 641. 917. 971. 1293. 1633. 1828. 1839. 2475. 2581. 2722. 3168. 3503. 3548. 3600. 3601. 3833. 3952. 4037. 4114. 4482. 4621. 4855. 5087. 5148. 5237. 5489. 5989. 6039. 6190. 6203. 6508. 6594. 7876. 8303. 8768. 8885. 8982. 9095. 9089. 9120. 9733. 10097. 10280. 10651. 10714. 10751. 10878. 11136. 11159. 11335. 11657. 11978. 12186. 12578. 13007. 13184. 13383. 13754. 13876. 14184. 14381. 14799. 15034. 15075. 15111. 15838. 16033. 16344. 16370. 16481. 16491. 16618. 16841. 16876. 16918. 16949. 17137. 17189. 17370. 17449. 17543. 17646. 17656. 17687. 17983. 18064. 18092. 18354. 18608. 18615. 18719. 19040. 19366. 19518. 19823. 20029. 20114. 20181. 20189. 20391. 20415. 21026. 21112. 21201. 21203. 21248. 21738. 22159. 22269. 22386.

Der Betrag dieser Obligationen resp. Rentenpapiere ist nach dem Werthe vom **1. Juli** cr. ab, **Vormittags 9—12 Uhr** in unserer Hauptkasse hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 16 — zu erheben, mit welchem Tage auch die Verzinsung jener Obligationen resp. Rentenpapiere aufhört.

Zugleich machen wir darauf aufmerksam, dass

a) von den obigen Prioritäts-Obligationen

aus der Verloosung pro 1. Juli 1863
No. 8174.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1868
No. 6735.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1869
No. 9887. 14455 und 18647.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1870
No. 1986. 4528. 5087. 6415. 7179.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1871
No. 6734. 9624. 16519. 16690. 18758.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1872
No. 1346. 2630. 2654. 2797. 3431. 3677. 8364. 17114. 19448.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1873.
No. 668. 843. 1036. 1333. 1492. 1958. 2040. 7248. 4774. 5395. 6247. 6736. 6779. 7508. 8727. 9371. 11328. 11777. 14434. 15947. 16414. 16997. 17001. 18932. 18944.

b) von den 3% Rentenpapieren:

aus der Verloosung pro 1. Juli 1870
No. 5376. 6104.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1871
No. 2584. 3158. 4324. 7537. 8528. 9868. 10496. 12836. 14382. 14383. 16656. 17200.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1872
No. 192. 1567. 2813. 9155. 9779. 13100. 13177. 18731.

aus der Verloosung pro 1. Juli 1873
No. 873. 4839. 8489. 8566. 9179. 12068. 12936. 13214. 14925. 15938. 16277. 16584. 17074. 17851. 18152

noch nicht zur Zahlung präsentirt sind.

Für fehlende Coupons wird die Rente mit 6 Thlr. pro Stück vom Capitale in Abzug gebracht.

Schliesslich machen wir bekannt, dass die bis jetzt eingelösten Obligationen resp. Rentenpapiere in obigem Termine in Gegenwart eines Notars verbrannt sind und bringen gleichzeitig in Erinnerung, dass diejenigen Magdeburg-Wittenberge'schen $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen, welche bis jetzt in Folge Bekanntmachung vom 26. October 1863 noch nicht zur Abstempelung eingereicht sind, zum 1. Juli 1864 gekündigt und seitdem zinslos sind.

Magdeburg, den 3. März 1874.

Directorium.
Lent.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Aenderung des Fahrplanes.

Aus Anlass der Vollendung des **Łupkower Tunnels** werden vom

15. Juni 1874 an

die für die Personenbeförderung bestimmten Züge nach dem unten bezeichneten Fahrplane verkehren:

Fahrplan.

Meilen	Stationen		Beschleunigter gem. Zug Nr. 3 (I. II. III. Classe; Uhr Min. Zeit)	Gemischter Zug Nr. 5 (I. II. III. Classe; Uhr Min. Zeit)	Gemischter Zug Nr. 7 (I. II. III. Classe; Uhr Min. Zeit)
	Lemberg	Abf.	5,5 Nm.	5,5 Früh	
—	Przemyśl (Restauration)	Ank.	8,31 Nchts.	7,49 „	
		Abf.	9,1 „	8,34 Vm.	
1,20	Hermanowice (Haltestelle)	„	9,22 „	8,56 „	
1,70	Niżankowice	„	9,32 „	9,8 „	
3,45	Dobromil	„	10,1 „	9,46 „	
4,48	Chyrów (Restauration)	Ank.	10,21 „	10,10 „	
		Abf.	10,31 „	10,27 „	
5,76	Starzawa (Haltestelle)	„	10,53 „	10,51 „	
7,04	Krościenko	„	11,22 „	11,26 „	
8,11	Ustrzyki	„	11,41 „	11,54 „	
10,25	Olszanica	„	12,19 „	12,45 Nm.	
11,79	Łukawica-Lisko	„	12,46 „	1,23 „	
12,32	Załuż	„	12,56 „	1,35 „	
12,87	Zagórz (Restauration)	Ank.	1,5 „	1,45 „	
		Abf.	1,15 „	2,15 „	
15,07	Mokre (Haltestelle)	„	1,49 „	2,54 „	
15,96	Szczawne	„	2,5 „	3,17 „	
17,36	Komańcza	„	2,35 „	3,54 „	
19,17	Łupków	„	3,15 „	4,43 „	
20,76	Vidrány (Haltestelle)	„	4,0 „	5,32 „	
21,30	Mezö-Laborcz (Rest.)	Ankunft (Lemb. Zeit)	4,14 „	5,48 „	
		Abfahrt (Pester Zeit)	4,9 „		10,24 Vm.
23,31	Radvány	Abf.	4,41 „		11,9 „
24,63	Koskócz	„	5,2 „		11,44 „
25,92	Udva (Haltestelle)	„	5,22 „		12,9 Nm.
26,69	Homonna	Ank.	5,33 „		12,28 „
		Abf.	5,41 „		12,44 „
27,96	Armezö	„	5,59 „		1,18 „
28,72	Natafalva (Haltestelle)	„	6,10 Früh		1,33 „
29,85	Nagy-Mihály	„	6,27 „		2,14 „
31,10	Bánócz	„	6,46 „		2,42 „
32,49	T. Terebes-Gálszécs	„	7,11 „		3,18 „
34,47	Velejte (Haltestelle	„	7,45 „		4,3 „
35,18	Legenye-Mihalyi (Restaur.)	Ank.	8,0 „		4,19 „
		Abf.	8,20 „		4,54 „
	S. A. Ujhely	Ank.	8,56 Vm.		5,30 „
		Abf.	9,21 „		5,45 „
	Szerencz	Ank.	11,2 „		7,48 Nchts.
		Abf.	11,27 „		8,4 „
	Miskolcz	Ank.	1,5 Nm.		9,5 „
		Abf.	1,25 „		10,0 „
	Budapest	Ank.	6,50 Abds		6,30 „

Meilen	Stationen		Beschleunigter gem. Zug Nr. 4 (I. II. III. Classe; Uhr Min. Zeit)	Gemischter Zug Nr. 6 (I. II. III. Classe; Uhr Min. Zeit)	Gemischter Zug Nr. 8 (I. II. III. Classe; Uhr Min. Zeit)
	Budapest	Abf.	7,30 Vm.		10,30 Nchts.
	Miskolcz	Ank.	1,0 Nm.		7,10 Vm.
		Abf.	1,41 „		7,42 „
	Szerencz	Ank.	3,27 „		8,43 „
		Abf.	3,59 „		9,5 „
	S. A. Ujhely	Ank.	5,44 „		11,0 „
		Abf.	6,9 Abds.		11,45 „
—	Legenye-Mihalyi, (Restaur.)	Ank.	6,45 „		12,21 Nm.
		Abf.	7,0 Nchts.		12,51 „
0,71	Velejte (Haltestelle)	„	7,16 „		1,11 „
2,69	T. Terebes-Gálszécs	„	7,54 „		2,11 „
4,08	Bánócz	„	8,15 „		2,51 „
5,38	Nagy-Mihály	„	8,35 „		3,31 „
6,46	Natafalva (Haltestelle)	„	8,52 „		3,55 „
7,22	Ormezö	„	9,4 „		4,18 „
8,49	Homonna	Ank.	9,22 „		4,39 „
		Abf.	9,30 „		4,54 „
9,26	Udva (Haltestelle)	„	9,41 „		5,10 „
10,55	Koskócz	„	10,0 „		5,46 „
11,87	Radvány	„	10,20 „		6,17 Abds.
13,88	Mezö-Laborcz (Rest.)	Ankunft (Pester Zeit)	10,50 „		7,0 „
		Abfahrt (Lemb. Zeit)	11,25 „	8,25 Vm.	
14,42	Vidrány (Haltestelle)	Abf.	11,40 „	8,41 „	
16,01	Łupków	„	12,30 „	9,38 „	
17,82	Komańcza	„	1,6 „	10,38 „	
19,22	Szczawne	„	1,31 „	11,14 „	
20,11	Mokre (Haltestelle)	„	1,48 „	11,36 „	
22,31	Zagórz (Restauration)	Ank.	2,21 „	12,15 Nm.	
		Abf.	2,31 „	12,50 „	
22,86	Załuż	„	2,41 „	1,2 „	
23,39	Łukawica-Lisko	„	2,52 „	1,18 „	
24,93	Olszanica	„	3,20 „	1,58 „	
27,07	Ustrzyki	„	4,0 „	2,51 „	
28,14	Krościenko	„	4,21 „	3,23 „	
29,42	Starzawa (Haltestelle)	„	4,43 „	3,48 „	
30,70	Chyrów (Restauration)	Ank.	5,4 „	4,11 „	
		Abf.	5,14 „	4,28 „	
31,73	Dobromil	„	5,36 „	4,59 „	
33,48	Niżankowice	„	6,6 Früh	5,37 „	
33,98	Hermanowice (Haltestelle)	„	6,16 „	5,47 „	
35,18	Przemyśl (Restauration)	Ank.	6,38 „	6,9 Abds.	
		Abf.	7,8 „	6,54 „	
	Lemberg	„	10,50 Vm.	9,45 Nchts.	

Anschlüsse.

		Nr. 3	Nr. 5	Nr. 7
Legenye-Mihalyi	Abf.	9,48 Vm.		7,15 Abds.
Kaschau	Ank.	12,13 Nm.		9,44 Nchts.
S. A. Ujhely	Abf.	11,30 Vm.		6,30 Abds.
Unghvar	Ank.	4,10 Nm.		—
Munkacz	„	4,28 „		—
Szigeth	„	9,19 Nchts.		5,26 Früh

		Nr. 4	Nr. 6	Nr. 8
Szigeth	Abf.	6,55 Früh		9,24 Abds
Munkacz	„	11,49 Vm.		—
Unghvar	„	12,11 Nm.		—
S. A. Ujhely	Ank.	5,0 „		8,30 Vm.
Kaschau	Abf.	1,31 „		5,11 Früh
Legenye-Mihalyi	Ank.	4,10 „		7,40 Vm.

Zur Beachtung. Von Przemyśl bis Mezö-Laborcz verkehren die Züge nach der Lemberger, von Mezö-Laborcz bis Legenye-Mihalyi nach der Pester Zeit. Die Lemberger Zeit ist eine gegen die Pester um 20 Minuten frühere.

Wien, im Mai 1874.

Die Direction.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mittelst hohen k. k. Ministerial-Erlasses vom 28. December 1864 Z. 5903 F. M. und 16. December 1869 Z. $\frac{18027}{1543}$ genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der — in Gegenwart des landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars — am 24. April 1874 stattgehabten Verloosung nachfolgende 148 Prioritäts-Obligationen der **ersten** und 73 Prioritäts-Obligationen der **zweiten Emission** gezogen und zwar:

I. Emission (148).

64	3691	6066	9839	12676	15284
65	3787	6190	9841	12941	15390
107	4219	6339	10040	12968	15396
389	4297	6519	10115	13217	15727
394	4329	6572	10117	13592	15812
424	4392	6617	10255	13626	15849
471	4474	6802	10265	13692	16528
926	4492	6843	10403	13978	16852
1128	4538	6904	10534	14052	16982
1232	4555	7474	10566	14055	17040
1314	4603	7504	10809	14343	17318
1446	4641	7613	10888	14438	17655
1544	4787	7620	10909	14443	17960
1854	4804	7648	11123	14547	18200
2075	4855	7876	11428	14742	18503
2085	4942	7984	11522	14816	18594
2508	5115	8051	11523	14864	18723
2509	5223	8127	11527	14898	18850
2568	5286	8205	11543	14976	18927
2594	5314	8476	11564	14980	19010
2780	5498	8726	11701	15067	19026
3079	5502	8873	11743	15174	19167
3463	5622	9175	11843	15243	19727
3526	5792	9376	12166	15250	19947
3619	5979	9650	12395		

II. Emission (73).

966	4385	5688	7357	8842	11246
1169	4399	5772	7594	9008	11846
1177	4541	6060	7644	9458	11913
2020	4586	6076	7784	9546	11953
2610	4641	6173	7797	9548	12059
2968	4643	6650	8094	9648	12541
3024	4943	6658	8234	9660	13081
3048	5003	6668	8350	10052	13103
3217	5043	6765	8366	10132	13159
3442	5343	6809	8462	10329	13197
3597	5401	7116	8682	10390	13299
3660	5556	7244	8723	10951	13326
3742.					

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge von 100 Thaler oder 150 fl. Oe. W. in Silber pr. Stück, sowie der diesbezüglichen Silberzinsen-Coupons erfolgt gegen Abgabe derselben vom **1. Juli 1874** ab in Prag bei der Directions-Hauptcassa, und bei den bekannten Zahlstellen.

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass die hier nachfolgenden bereits gezogenen Prioritäts-Obligationen der I. und II. Emission, deren Verzinsung mit 30. Juni des bezeichneten Verloosungs-Jahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, und zwar:

I. Emission.

pro 1866: No. 1738.
„ **1868**: „ 181, 422, 2701, 8146, 17429.
„ **1869**: „ 9680, 11104, 13582, 14602, 19190.
„ **1870**: „ 86, 2920, 7386, 8941, 17327, 19719.
„ **1871**: „ 403, 5043, 11568, 12798.
„ **1872**: „ 407, 1741, 2566, 6608, 9077, 9136, 11872, 12433, 12799, 13034, 13453, 13455, 13642, 14893, 16036, 18404, 19821.
pro 1873: No. 7332, 8586, 9425, 10834, 11154, 11160, 12124, 16084, 16504, 16911, 17322, 17720, 17729, 18621, 19503, 19586, 19601, 19636.

II. Emission.

pro 1872: No. 27, 70, 94, 245, 336, 2987, 8487, 8805, 11441, 12109.
„ **1873**: „ 18, 26, 127, 175, 262, 286, 764, 3834, 5552, 9322.

Prag, am 31. Mai 1874. **Der Verwaltungsrath.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Rheinische Eisenbahn.

Am 10. Juni c. wird die Station Fiume der Oesterreichischen Südbahn mit den für Triest bestehenden Sätzen in den für den directen Güter-Verkehr mit den Oesterreichischen Südbahn-Stationen Cormons, Görz und Triest via Brenner-Kufstein bestehenden Tarif vom 1. November 1871 aufgenommen.

Cöln, den 10. Juni 1874.

Die Direction.

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Verkauf abgenutzter Materialien.

Es lagern in unseren Werkstätten-Magazinen zu Breslau (Oderthor-Bahnhof)
diverse alte Materialien, wie Gummi-, Filz-, Zink- und Zinkblech-Abfälle, Randbandagen, Eisenblech, Guss- und Schmiedebrucheisen, Kupfer, Messing, Rothguss, diverse Drehspäne, Federstahl, Roststäbe etc.,
zu Oppeln nur Radbandagen.

Die Bedingungen des Verkaufs sind im Directions-Bureau, Berlinerstrasse No. 76, I. Treppe, sowie bei dem Unterzeichneten, Oderthorbahnhof hierselbst in Empfang zu nehmen.

Schlusstermin für Annahme von Offerten
den 22. Juni cr. Vormittag 11 Uhr.

Der Materialien-Inspector.

Königl. Sächs. Staatseisenbahnbau.

Die Ausführung der innerhalb der I. Bausection der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn vorkommenden Erd- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten und zwar:

a) Accord II der Erd- und Felsenarbeiten mit Tunnel No. 1 in Rathmannsdorf,
b) Accord III und IV der Erd- und Felsenarbeiten bei Porschdorf und Kohlmühle,
c) Accord V dergleichen mit Tunnels No. 2 und 3 und Kunstbautenaccord XVIII bei Ulbersdorf,
d) Accord XV, XVI und XVII der Kunstbauten zwischen Wendischfähre und Ulbersdorf

soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche entweder bereits als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen Erlangung von Blankets über diese Arbeiten an das Bau-Sectionsbureau zu Rathmannsdorf bei Schandau wenden, woselbst auch nähere Auskunft über die Grösse und Lage der Accorte und beziehentlich Tunnels ertheilt wird.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis
zum 30. Juni d. J.
an das technische Hauptbüreau für Staatseisenbahnbau hier, Humboldstrasse 3, I versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten" (beziehentlich auf Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 18. Juli dieses Jahres an ihre Angebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Dresden, den 9. Juni 1874.

Der Königliche Commissar für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.

Opelt.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von

1) 2 Stück Drehscheiben,
2) 2 Stück Schiebebühnen,
3) 1 Stück fahrbare Locomobile

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 15 Sgr. von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten in dem Geschäftszimmer des Unterzeichneten ist auf

Dienstag, den 23. Juni 1874, Vormittags 10 Uhr,

anberaumt.

Die Offerten sind bis zu dem festgesetzten Termine versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Drehscheiben, Schiebebühnen resp. einer Locomobile"

an den Unterzeichneten einzusenden.

Cassel, den 30. Mai 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Büte.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

4 374 780	Kilogr.	Eisenbahnschienen aus Bessemer Stahl,
7 123 900	Kilogramm	Eisenbahnschienen aus Eisen,
284 350	„	Seitenlaschen,
25 860	„	Unterlagsplatten,
101 340	„	Laschenbolzen,
79 560	„	galvanisirte Tirefonds,
2640	„	Hakennägel

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind bis zu dem am

Montag, den 6. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen etc."

resp.

„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug"

an uns einzusenden und erfolgt die Eröffnung der Offerten zur vorangegebenen Terminstunde in Gegenwart der persönlich anwesenden Submittenten.

Strassburg, den 31. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

$2\frac{1}{2}$ Millionen Kilogramm Feinkornkopfschienen,
80 000 Stück eichenen Querschwellen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm technischen Central-Bureau, Trankgasse No. 23, hierselbst einzusehen und von dort auf portofreie Anfragen zu beziehen. Offerten mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Oberbau-Materialien", an welche die Submittenten bis zum 2. Juli cr. gebunden bleiben, sind **bis zum 22. Juni cr.** versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Cöln, den 9. Juni 1874.

Die Direction.

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahnbau.

Die Ausführung der innerhalb der III. Bau-Section der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn vorkommenden Erd- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten und zwar:

Accord X bis XIII der Erd- und Felsenarbeiten und
Accord XXIII bis XXV der Kunstbauten

soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche entweder bereits als bewährt bekannt sind oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen Erlangung von Blankets über diese Arbeiten an das Bau-Sections-Bureau zu Neustadt wenden, woselbst auch nähere Auskunft über die Grösse und Lage der Accorde ertheilt wird.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 24. Juni dieses Jahres

an das technische Hauptbureau für Staatseisenbahnbau hier, Humboldstrasse 3, I versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten"

(bez. auf Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 11. Juli d. J. an ihre Angebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Dresden, den 6. Juni 1874.

Der Königliche Commissar für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.
Opelt.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von 120 000 Stück Eisenbahn-Querschwellen von 2,5 Meter; 108 000 laufende Meter Weichenschwellen von 2,8 bis 4,4 Meter Länge soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen"

bis zu dem am

Montag, den 29. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 31. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für Locomotivfahrbeamte.

Im hiesigen Dienstbereich sollen circa **40 Locomotivführer** oder **Locomotivheizer**, welche das Führerexamen abgelegt haben, sofort resp. im Laufe d. J. ausseretatsmässig eingestellt werden. Auch können solche Locomotivheizer berücksichtigt werden, welche mindestens ein Jahr im Locomotivfahrdienst beschäftigt gewesen und befähigt sind, das Führerexamen binnen Kurzem abzulegen.

Den Locomotivführern kann ausser den erheblichen Neben-Emolumenten an Kohlen- und Oelprämien, sowie Meilengeld eine Monats-Renumeration von $33\frac{1}{3}$—$41\frac{2}{3}$ Thlr., den Locomotivheizern eine solche von 25—$33\frac{1}{3}$, welche postnumerando zahlbar, sowie für das nächste Jahr das Einrücken in Etatsstellen in Aussicht gestellt werden.

Reflectanten, denen eine Dienstannahme hierselbst erwünscht ist, werden daher aufgefordert, sich in portofreien Briefen an die unterzeichnete Dienststelle zu wenden, welche ihnen die Eintrittsbedingungen umgehend mittheilen wird.

Königsberg, im Mai 1874.

Die Maschinen-Inspection der Königlichen Ostbahn.
Mohn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu No. 47. Leipzig, am 15. Juni 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN
über
neue Tarife und Tarifänderungen
pro April 1874.

I. Deutsche Eisenbahnen.

Von den nachstehend genannten Bahnen ist uns gemeldet worden, dass pro Monat April keine Tarifänderungen vorgekommen sind: 11. Berlin-Potsdam-Magdeburger, 30. Märkisch-Posener, 51. Württembergischen.

2. Altona-Kiel.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr:

c) Altona-Kiel mit den Dänischen Staatsbahnen. Circulair Nr. 23, 21/4. 74, betreffend Tarifirung von Maschinentheilen im Verkehr mit Gothenburg.

3. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

(Generaldirection in Carlsruhe).

I. Local-Güter-Tarife.

II. Nachtrag 10/4. 74 zum Hauptgütertarif vom 1/11. 1873 (gratis).

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

IV. Nachtrag vom 15/4. 74 zum Berlin-Badischen Gütertarif für den Verkehr mit Kehl, Strassburg etc. vom 1. Februar 1873 (gratis).

5. Königl. Bayerische Staatsbahnen.

I. Localtarife.

1. a) I. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifvorschriften für den Transport von Gütern im internen Verkehre der Königl. Bayer. Staatseisenbahn, giltig vom 1/5. 74, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Beilage VI z. Haupttarife, 6 Kr.

b) I. Nachtrag zum Specialtarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Königl. Bayer. Staatsbahnen Lindau und den übrigen Stationen der Königl. Bayer. Staatsbahnen, giltig vom 1/5. 74 bis zur Neuausgabe der directen Tarife für den Bayerischen, Schweizerischen und Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr, gratis.

2. I. Nachtrag zum Generalkilometerzeiger für die Königl. Bayer. Staatsbahnen vom Jahre 1874, enthaltend den Kilometerzeiger für die Stationen der Linie Buchloe-Memmingen, dann für Stationen der Illerbahn, giltig ab 1/5. 74, 12 Kr.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

20. IX. Nachtrag zum Tarif für den Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Güterverkehr vom 1/11. 72, giltig vom 1/5. 74, enthaltend directe Frachtsätze für die Bayer. Staatsbahn-Station Partenstein, gratis.

22. I. Nachtrag zum Thüringisch-Württembergischen Gütertarif, giltig vom 2/4. 74, enthaltend directe Tarifsätze für die Station Schmalkalden, gratis.

24. XII. Nachtrag zum Bayer.-Sächs. Gütertarif, giltig vom 1/4. 74, enthaltend Frachtsätze des Specialtarifes III (Kohlen) für die Stationen Lugau und Zwickau nach diversen Staats- und Ostbahn-Stationen, 6 Kr.

32. II. Nachtarg zu dem Specialtarif für die Beförderung von Zucker im Verkehre zwischen Stationen der Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Halberstädter, Halle-Casseler und der Thüringischen Bahn einer- und Stationen der Königl. Bayer. Staats- und Ostbahnen andererseits, enthaltend 1) Instradirung der Zuckertransporte, 2) anderweitige Tarifsätze für Zucker in Broden und unter Aufhebung der bisher hiefür giltigen Frachtsätze, giltig ab 10/4. 74, 9 Kr.

38. I. Nachtrag zu den Tarifen für den dir. Güterverkehr zwischen Hamburg und Lübeck einer- und Stationen der Königl. Bayer. Staatsbahnen, der Königl. priv. Bayer. Ostbahnen und der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn anderseits via Hof bezw. via Eger, giltig vom 10/4. 74, enthaltend 1) Instradirungs-Vorschrift, 2) Frachtsätze für Bayer. Staatsbahnstationen: Bleichach, Dachau, Schonungen, Sonthofen, Haidhausen; für die Ostbahnstationen: Eichhofen, Mögeldorf, Neumarkt i. d. Obpf. und Ottensoos.

Bemerkung: Der bei Haidhausen eingestellte Satz hat nur für den Transport von Petroleum und Petroleumäther Giltigkeit, gratis.

41. Specialtarif für den Transport mineralischer Kohle ab Stationen der K. K. priv. Buschtêhrader, der Aussig-Teplitzer und der Dux-Bodenbacher Bahn nach Stationen der Königl. Bayer. Staatsbahnen und der Werrabahn in ganzen Wagenladungen, giltig vom 10/4. 74.

Bemerkung: Specialtarif vom 1/7. 73 und sämmtliche Nachträge werden hierdurch aufgehoben, 9 Kr.

54. VI. Nachtrag zum Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, giltig ab 15/4. 74, enthaltend neue Frachtsätze für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 200 Ctr. oder dafür zahlend, 6 Kr.

69. IV. Nachtrag zum Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarif via Aschaffenburg, giltig vom 1/5.74, enthaltend: Modificirte Frachtsätze für Furth a. W., Kralup und Pilsen, dann allgemeine Frachtsätze für Kleinmünchen, Linz, St. Pölten, St. Valentin und Wels, 9 Kr.

Bemerkung: Die im Tarife vom 1/3. 73 für die genannten Stationen publicirten bezüglichen Frachtsätze werden dadurch aufgehoben.

78. III. Nachtrag zum Reglement und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn einer- und der K. K. priv. Vorarlberger Bahn anderseits via Furth a. W.-München oder Nürnberg-Lindau, giltig ab 15/4. 74, enthaltend neue Frachtsätze für Steinkohlen, Coacs in vollen Wagenladungen oder bei Frachtzahlung nach der Tragkraft des verwendeten Wagens, 6 Kr.

6. Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Von Frankfurt bis Bebra und von Elm bis Gemünden.
Direction in Frankfurt a. M.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

1) Main-Neckar-Frankfurt-Bebraer Verkehr.
Gütertarif vom 1. April 1874 für den Verkehr zwischen Stationen der genannten beiden Bahnen unter Aufhebung dieses Verkehrs nach dem Tarif des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1/8. 72.

2) Hannover-Thüringischer Eisenbahn-Verband via Cassel resp. via Leinefelde.
   a) Nachtrag XIV zum Gütertarif vom 1. September 1872, enthaltend directe Frachtsätze für Salz- etc.-Transporte von Station Salzderhelden nach den Stationen Rotenburg der Bergisch-Märkischen Bahn und Hersfeld und Fulda der Frankfurt-Bebraer Bahn.
   b) Nachtrag XV zu demselben Tarif, Aenderungen der Tarifs-Bestimmungen enthaltend.
   c) Nachtrag XVI zu demselben Tarif, Declassification des Artikels Rohzucker, Farin und Zucker in Mehl- und Krümelform betr.
   d) Nachtrag XVII zu demselben Tarif, Tarifsätze für die Station Schmalkalden der Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden enthaltend.

3) Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband.
   a) α. Nachtrag X zum Gütertarif I vom 1/11. 72.
   β. „ V „ „ IV „ 1/11. 72.
   Einbeziehung der Stationen Blaichach und Sonthofen der Bayerischen Staatsbahn in die directen Güterverkehre.
   b) Nachtrag 3 zum Reglement für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1872.
   Annahme-Bestimmung für übelriechende und Ekel erregende Gegenstände enthaltend.
   c) Nachtrag XI. zum Gütertarif I vom 1/11. 72., Declaration zum Waarenverzeichniss bezüglich des Artikels „Hopfen" enthaltend.
   d) Nachtrag VI zum Gütertarif IV vom 1/11. 72.
   Frachtsatz für gereinigtes Petroleum und Petroleum-Aether im Verkehr zwischen der Königl. Bayer. Station Haidhausen und den Stationen Bremen und Sebaldsbrück enthaltend.

e) α. Nachtrag VII zum Gütertarif IV vom 1/11. 72.
β. Nachtrag III zum Gütertarif V vom 1/11. 72.
γ. Nachtrag VI zum Gütertarif VI vom 15/11. 69.
δ. Nachtrag III zum Gütertarif VII vom 1/11. 72.
Berechnung von Auf- und Ablade-Gebühren für Stückgüter zu Geestemünde und Bremerhafen betreffend.

f) Nachtrag XII zum Gütertarif I vom 1/11. 72, directe Frachtsätze für Holztransporte zwischen der Station Wernberg der Bayer. Ostbahn einerseits und den Verbandsstationen der Hannoverschen, Braunschweigischen, Westfälischen, Bergisch-Märkischen und Frankfurt-Bebraer Bahn anderseits.

7. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. **Localtarif.** Nachtrag VIII vom 1/4. 1874:
1) Frachtsätze aller Güterclassen für den Verkehr mit Attendorn (Station der Strecke Finnentrop-Rothemühle).
2) Meilenzeiger.
3) Ergänzungen und Aenderungen a) der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebs-Reglement b) der Waarenclassification
4) Veränderte Tarifsätze für die Stationen Bensberg, Bergisch-Gladbach und Dellbrück einerseits und Mülheim a. Rhein, Mülheim a. d. Ruhr andererseits und Oberhausen andererseits.
5) Specialsatz für Roheisen, Siegen-Aachen trans.
6) Berichtigung eines Druckfehlers.
7) Verzeichniss der mit Brückenwaagen etc. versehenen Stationen. Preis 1 Sgr.

II. Rheinisch - Thüringisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband resp. Verkehr mit den Niederländischen Staatsbahnen, Nachtrag III vom 15. April 1874
1) Veränderte Sätze des Specialtarifs I für den Transport von Gütern etc. zwischen Stationen der Theissbahn einerseits und den westlichen Verbandstationen andererseits an Stelle der im Haupttarif Seite 191 bis 193 aufgeführten Sätze.
2) a. Sätze des Specialtarifs II (Rohzucker) für Leitmeritz-Wegestädtl und Melnik einerseits, Uerdingen, Duisburg, Deutz trans. und Oberhausen trans. andererseits, sowie veränderte Sätze für Nienburg und Podiebrad.
b. Sätze des Specialtarifs VI (Rohzucker im Verkehre mit den Niederländischen Staatsbahnen für Wegestädtl, Leitmeritz und Melnik einerseits, Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht und Harlingen andererseits, sowie veränderte Sätze für Nienburg und Podiebrad.
Veränderte Sätze des Specialtarifs VII (Tabak zwischen Landskron, Kuttenberg und Iglau einerseits und Arnheim andererseits.
3) Druckfehler-Berichtungen.

III. Bergisch-Märkisch-Bayerischer Verkehr.
Nachtrag I zum Specialtarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Bayerischen Staats- und Bayerischen Ostbahn vom 1. April 1874.
Ermässigte Sätze für Regensburg.

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nachtrag No. II vom 10/4. 74 zum Tarif für den Verkehr mit der Thüringischen und Werrabahn, Frachtsätze für die in den directen Verkehr aufgenommene Station Schmalkalden enthaltend.

9. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

a) Nachtrag VI vom 1/4. 74 zum Tarif für den nachbarlichen Güter-Verkehr mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, Classifications-Aenderungen enthaltend.

10. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

(Direction in Berlin.)

II. f) Hamburg resp. Bergedorf und Magdeburg, Halle, Leipzig etc. Nachtrag II vom 15/4. 74 ab, tarifarische Bestimmungen und Classifications-Aenderungen.

II. f) Tarif zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Mecklenburgischen Stationen vom 1/4. 70. Nachtrag IV vom 1/4. 74, tarifarische und Classifications-Aenderungen.

II. f) Tarif zwischen Magdeburg, Halle, Leipzig und Lübeck vom 1/4. 72. Nachtrag III, gültig vom 15/4. 74. Salztarif vom 1/4. 72. Durch Verfügung vom 8/4. 74 ist ein directer Frachtsatz für Kali und Düngesalz in Wagenladungen von je 200 Ctr. zwischen Hadmersleben und Hamburg und zwar 26 Thlr. 4 Sgr. p. 200 Ctr. eingeführt.

II. g) Tarif für den Verkehr mit Magdeburg-Halberstädter Stationen vom 5/11. 72. Durch Verfügung vom 23/3. 74 ist die Fracht des Specialtarifs II zwischen Halberstadt und Hamburg für Steine auf 26 Thlr. 13 Sgr. ermässigt.

II. i) Lübeck-Büchener und Berlin-Hamburger Verkehr. Neuer Tarif, gültig vom 1/4. 74.

II. h) Halberstadt-Blankenburger Bahn. Der für Steintransporte zwischen den Stationen Langenstein und Blankenburg nach Hamburg vereinbarte Frachtsatz für Ladungen von 200 Ctr. von resp. 27 Thlr. 10 Sgr. und 28 Thlr. 8 Sgr. ist auf 26 Thlr. 13 Sgr. resp. 27 Thlr. 13 Sgr. ermässigt.

13. Braunschweigische Eisenbahn.

(Direction in Braunschweig.)

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

b) des Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag XXVI vom 15/5. 74, enthaltend Classifications-Aenderungen. Nachtrag XXVII vom 15/4. 74, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr der Hannoverschen Station Osterode einerseits und verschiedenen Oldenburgischen und Westfälischen Stationen andererseits. Nachtrag XXVIII vom 1/5. 74, enthaltend eine Ergänzung der Tarifbestimmungen über das Auf- und Abladen der Güter.

d) des Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag LVII vom 1/5. 74, enthaltend a) Aenderungen resp. Vervollständigungen mehrerer Tariftabellen, b) Tarifsätze für den Verkehr der Stationen Amelen, Blankenstein, Bommern, Brilon, Düren, Eschweiler, Eschweiler-Aue, Jülich, Stolberg, Volmarstein und Schöppenstedt.

14. Breslau-Schweidnitz-Freiburger-Eisenbahn.

Der gemeinschaftliche Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Oberschlesischen und der Königlichen Ostbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen nach Ostbahn-Stationen vom 1/5. 69 nebst Nachträgen zu demselben vom 16/1. 71 und 15 2. 72 ist aufgehoben und durch einen neuen Tarif vom 1/4. 74 ersetzt worden. (2 Sgr.)

17. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

I. Local-Güter-Tarif.

Mit Einführung des unten unter II 8. genannten Tarifs für die directe Beförderung von Gütern zwischen Antwerpen, Gent und Ostende einer- und den bedeutenderen Stationen in Elsass-Lothringen und Luxemburg andererseits via Bettingen bezw. Ufflingen sind vom 15/4. 74. ab für den Verkehr mit Antwerpen, Gent und Ostende aufgehoben
1) die Transitsätze Bettingen und Trois-Vierges.
2) die Tarifsätze von und nach Bettingen Grenze und Trois-Vierges Grenze in dem auf der Wilhelm-Luxemburg Bahn bestehenden Ausnahme-Tarife vom 16/9. 72.

In den Local-Güter Tarif ist Station Schiltigheim zu den Sätzen für Strassburg für den Wagenladungs-Verkehr mittelst Nachtrages IV vom 1/3. 74. ab aufgenommen.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a) Reglement und Tarife für die directe Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen im Südwestdeutschen Eisenbahn-Verbande vom 1/3. 72.
Vom 20/4 72 ab ist Schiltigheim zu den Sätzen für Strassburg in den Verbandstarif jedoch nur für Wagenladungen aufgenommen worden.

b) Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und den Stationen Antwerpen, Gent und Ostende andererseits via Luxemburg-Bettingen vom 1/10. 72.
Aufgehoben vom 15/4. 74 ab durch den unter 8 genannten Tarif.

b) Anhang. Specialtarif für rohe Asphalterde von Basel nach Antwerpen, Gent, Ostende und Brüssel vom 16. resp. 29/1. 72.
Vom 15/4. 74. ab durch den unter 8 genannten Tarif aufgehoben.

c) Tarif Franco Belge Est.
Durch den unter 8 genannten Tarif vom 15/4. 74. ab für den Verkehr zwischen Antwerpen, Gent, Ostende und Wilhelm-Luxemburg Stationen aufgehoben.

Z[1] Specialtarif für die Beförderung von Roheisen zwischen Esch bezw. internen Stationen der Prinz-Heinrich-Bahn einerseits und Belgischen Stationen andererseits vom 1/9. 73.
Die am 25/2. 74. für Antwerpen, Gent, Ostende eingeführten ermässigten Tarifsätze finden vom 15/4. 74. ab auch auf rohe Steine Anwendung.

Z[2] Specialtarif für die Beförderung von Steinen zwischen Esch bezw. internen Stationen der Prinz-Heinrich-Bahn einerseits und Belgischen Stationen andererseits vom 1/9. 73.
Die Tarifsätze Antwerpen, Gent, Ostende sind vom 15/4. 74 ab aufgehoben worden. An deren Stelle treten die correspondirenden Sätze des Roheisentarifs Z[1].

8. Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Antwerpen, Gent und Ostende einerseits und den bedeutenderen Stationen in Elsass-Lothringen und Luxemburg andererseits via Bettingen bezw. Ufflingen, gültig vom 15/4. 74. ab. Preis 1 Frc.

18. Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güterverkehr:

Danzig B. St. und Hamburg L. B. via Stettin-Lübeck. Nachtrag II vom 1/4. 74 enthält Classifications-Aenderungen und Frachtsatz des Specialtarifs IV.

20. Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

a) Nachtrag VI gültig mit dem Betriebs-Eröffnungs-Tage der Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden, d. i. am 2. April c zum directen Tarif mit der Märkisch-Posener, Thüringischen und Werra-Bahn. — Aufnahme der Station Schmalkalden enthaltend.

22. Hannoversche Staatsbahn.
I. Localtarif.

a) Haupt-Tarif-Nachtrag vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmungen in Bezug auf Auf- und Abladen der Güter.

II. Tarife.

b) Hannoversche Staatsbahn mit Oldenburgischen resp. Westfälischen Stationen via Bremen. Nachtrag vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmung in Bezug auf Auf- und Abladen der Güter.
Nachtrag vom 10/4. 74. Tarif für die Hannoversche Haltestelle Kirchlengern.

c) Hannoversche Staatsbahn mit Westfälischen Stationen via Rheine. Nachtrag vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmung in Bezug auf Auf- und Abladen der Güter. Nachtrag vom 1/4. 74. Tarifsätze für Kirchlengern.

d) Niederdeutscher Eisenbahn-Verband via Hohnstorf Lauenburg resp. via Harburg-Hamburg. Nachtrag vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmung in Bezug auf das Auf- und Abladen der Güter.

e) Hannover-Niederländischer Verband. Nachtrag vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmung in Bezug auf das Auf- und Abladen der Güter.

g) Hannoversche Staatsbahn - Stationen östlich von Minden mit Amsterdam etc. sowohl via Salzbergen als via Oberhausen-Emmerich. Nachtrag vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmung in Bezug auf Auf- und Abladen der Güter.

h) Norddeutscher Eisenbahn-Verband.
α) Gütertarif-Nachtrag vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmung in Bezug auf Auf- und Abladen der Güter

l) Hannoversche Staatsbahn und Braunschweigische Bahn mit Halle-Cassel und Magdeburg - Leipzig via Northeim - Herzberg - Nordhausen bezw. via Arenshausen und Herzberg-Osterode-Seesen. Nachtrag 23 vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmung in Bezug auf Auf- und Abladen der Güter.

m) Hannover-Thüringischer Verband via Nordhausen resp. via Leinefelde. Nachtrag 20 vom 1/4. 74. Anderweite Bestimmung in Bezug auf Auf- und Abladen der Güter.

26. Köln-Mindener Eisenbahn incl. der Köln-Giessener und Venlo Hamburger Linien.

IIk. Nachtrag IX. vom 1/5. 74 zum Tarif zwischen Köln-Minden und Niederl. Rheinbahn, enthaltend Classifications-Aenderungen bezügl. der Artikel Bier, Essig u. s. w. (gratis).

31. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig resp. Halle-Cassel.
II. Tarife für den directen Güterverkehr.

d) Nachtrag Nr. 4 vom 25/4. 74. zum Tarife für den Rheinisch-Westfälisch - Halle-Casseler Verkehr. Aufnahme der Bergisch-Märkischen Stationen Westheim und Wilhelmshöhe. Letztere Station nur mit Tarifsätzen des Specialtarifs III, Berichtigungen von Druckfehlern.

f) Nachtrag Nr. 12 vom 15/4. 74 zum Tarife für den Rheinisch-Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband. Ergänzung der Special-Bestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Ergänzung der Tarifbestimmung sub D. II. Classifications-Aenderungen. Aenderung von Tarifsätzen. Aufnahme neuer Stationen. Aufhebung von Tarifsätzen.

h) Nachtrag Nr. 1 vom 20/4. 74 zum Tarife für den Verkehr zwischen Halle-Casseler und Thüringer Bahn und der Hannoverschen Station Minden einerseits und Stationen der Hannover-Altenbekener, Westfälischen, Köln-Mindener und Bergisch - Märkischen Bahn andererseits via Cassel-Warburg-Altenbeken. Berichtigung des Haupttarifs.
Aufnahme der Stationen „Dachrieden und Gross-Gottern" (Gotha-Leinefelder Bahn).

i) Zwischen Magdeburg und Buckau (Magdeburg-Leipziger Bahn) einerseits und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufer Bahn andererseits via Leipzig-Görlitz vom 1/4. 74. An dem Verkehre sind betheiligt: Magdeburg - Leipziger Bahn mit Magdeburg und Buckau, Leipzig-Dresdner Bahn mit Strecke Leipzig-Dresden Tr., Sächsische Staatsbahn mit Strecke Dresden-Görlitz, Niederschlesisch-Märkische Bahn mit Siegersdorf, Bunzlau, Hainau, Liegnitz etc., Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn mit Jauer, Striegau, Freiburg etc., Oberschlesische Bahn mit Strehlen, Münsterberg, Wartha, Ohlau, Brieg, Neisse, Oppeln etc. und Rechte Oder-Ufer-Bahn mit Zawadzki, Friedrichshütte, Tarnowitz via Oels, Beuthen via Oels etc.

32. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

a) Stettin mit Magdeburg-Halberstädter Stationen. Nachtrag VII, gültig vom 15/4. 74 ab, enthaltend Tarifsätze der neu aufgenommenen Station Hadmersleben.

e) Berlin-Kölner Verbands-Güter-Tarif. Nachtrag XXI, gültig vom 1/4. 74 ab, enthaltend Tarifbestimmungen.

h) Berlin-Bremer Gütertarif. Nachtrag IX, gültig vom 1/4. 74 ab, enthaltend Tarifbestimmungen. Nachtrag X, enthaltend Classifications-Aenderungen, gültig vom 1/4. 74 ab, und erhöhte Eilgutfrachträtze für den Verkehr mit Stationen der Berlin-Stettiner Bahn, gültig vom 1/5. 74 ab.

s) Kohlentarif zwischen Oberschlesischen Stationen und Hamburg (K. M.), Harburg etc. Nachtrag I vom 1/4. 74, enthaltend ermässigte Tarifsätze für einige Oberschlesische Stationen.

w) Bremen- resp. Hamburg-Schlesischer Gütertarif. Nachtrag VI vom 1/4. 74, enthaltend Tarifsätze für Salztransporte von Myslowitz nach Hamburg (K. M.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde.

34. Main-Weser-Bahn — Cassel-Frankfurt a. M.
II. Tarife für den directen Güterverkehr.

a) Westdeutscher Eisenbahn-Verband.
1. Haupttarif vom 1/10. 72. (Auf Grundlage des Classifications-Tarifsystems). 21. Nachtrag, gültig vom 1/5. 74 ab, enthält Ergänzungen zu den Tarifbestimmungen für Fahrzeuge etc., sowie Bestimmung über Erhöhung der Eilguttaxen für den Verkehr mit Stationen der Berlin-Stettiner Bahn, ferner Tarifsätze für Bergedorf, Spandau, Uelzen und Salzderhelden.
2. Tarif für den Verkehr zwischen Stettin und Berlin einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Bahn (incl. Heidelberg, Main-Neckar-Bahn) und den Württembergischen Bahnen vom 1/10. 72 (auf Grundlage des Classifications-Tarifsystems). 7. Nachtrag, gültig vom 1/5. 74 ab, enthält Bestimmung über Erhöhung der Eilgutfrachtsätze im Verkehr der Stationen der Berlin-Stettiner Bahn etc.
3. Tarif für den Verkehr nach und von südlich von Freiburg belegenen Stationen vom 1/9. 72 (auf Grundlage des Raum- und Gewichts-Tarifsystems). Nachtrag 16, gültig vom 1/5. 74, enthält Ergänzungen zu den Tarifbestimmungen für Fahrzeuge, sowie Frachtsätze für Bergedorf und Spandau.

b) Nordwestdeutscher Eisenbahn - Verband. Haupttarif vom 1/8. 70 (auf Grund des Classifications-Tarifsystems). 48. Nachtrag, gültig vom 1/5. 74 ab, enthält nächst Ergänzungen zu den Tarifbestimmungen für Fahrzeuge und Waarenverzeichniss, auch directe Tarifsätze für verschiedene neu in den Verband aufgenommene Stationen.

c) Nordwestdeutsch-Elsass-Lothringischer Verkehr. Haupttarif vom 1/1. 74 (auf Grundlage des Raum- und Gewichts-Tarifsystems). 6. Nachtrag, gültig vom 1/5. 74 ab, enthält Ergänzungen zu den Tarifbestimmungen für Fahrzeuge, sowie Taxen für den directen Verkehr der Stationen Bergedorf der Berlin-Hamburger Bahn, Spandau der Berlin-Hamburger Bahn (via Berlin, Schöningen, Kreiensen), Osnabrück der Hannoverschen Staatsbahn, und Schiltigheim der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

36. Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Hamburg-Oberschlesischer Güter-Verkehr. Nachtrag VII. vom 25/4. 74. Directe Frachtsätze für Salz von Myslowitz nach Hamburg via Wittenberge und Bestimmung über Tarifirung des Artikels „Lumpen".

II. Halle-Cottbus-Schlesischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag III vom 1/4. 74. Classifications-Aenderungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hansdorf und Stationen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn via Sorau-Halle.

III. Posen - Niederschlesich - Sächsischer - Eisenbahn-Verband. 1) Nachtrag VI vom 15/4. 74. Directe Frachtsätze für Getreide zwischen Stationen der Oberschlesischen Bahn einerseits und Stationen der Sächischen Staats- resp. Leipzig-Dresdener Eisenbahn andererseits. 2) Nachtrag VII vom 15/4. 74. Directe Frachtsätze für Getreide Transporte zwischen Samter und Stationen der Sächsischen Staatsbahn.

IV. Ungarisch - Schlesisch - Sächsisch - Thüringischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag V (I. Theil) vom 20/4. 74. Directe Frachtsätze für Steinkohlen- und Kalk - Transporte. Nachtrag V (II. Theil) Classifications-Aenderungen und die auf dem Titelblatt des Nachtrages näher bezeichneten directen Frachtsätze.

39. Oberschlesische Eisenbahn.
I. Localverkehr

der Oberschlesischen Eisenbahn. Auf allen zum Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmen gehörigen Bahnen tarifiren „Lumpen" seit 1/4. 74 zur ersten ermässigten Classe.

d) Tariftabelle für die am 1/4. 74 dem Betriebe übergebene Station Frankenstein.

II. Tarife für den Verbands-Güterverkehr.
A. mit allgemeinen Tarifsätzen.

a) Im Schlesisch-Galizisch-Rumänischen Verband-Verkehr ist vom 1/4. 74 ab der Artikel „Lumpen (Hadern)" in die ermässigte Classe B II, der Artikel „Strohteigmasse (pâte de paille)" in die ermässigte Classe B I versetzt worden.

b) Nachtrag VII vom 1/4. 74 zum Norddeutsch - Galizisch-Rumänischen Verband-Tarif, enthaltend Classifications-Aenderungen und ermässigte Tarifsätze für Güter der Normalclasse im Verkehr mit Dresden und Leipzig.

d) Nachtrag IV vom 1/4. 74 zum Sächsisch-Russisch-Polnischen Verband-Tarif via Breslau-Kattowitz, enthaltend ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für Holztransporte zwischen Sosnowice und Sächsischen Stationen.

g) Die im Nachtrage I zum Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband-Tarif vom 1/5. 72 sub. B enthaltenen Frachtsätze für Getreide etc. von Theissbahnstationen nach diesseitigen Stationen via Czegled-Lundenburg-Oderberg sind am 1/4. 74 ausser Kraft getreten. Nachtrag VI vom 15/4. 74 zum vorbezeichneten Verbandtarif, enthaltend ermässigte Tarifsätze für alle Classen im Verkehr zwischen Breslau und Wien.

h) Im Stettin-Oesterreichisch-Ungarischen Verband-Verkehr via Posen-Cosel-Oderberg tarifirt „Strohteigmasse (pâte de paille)" vom 2/4. 74 ab zur ermässigten Classe A.

k) Vom 1/4. 74 ab werden im Schlesisch-Oberungarischen Verband-Verkehr: „Chamott-Steine, -Ziegel und -Mörtel" zu den Frachtsätzen der Classe G befördert.

o) Nachtrag II vom 1/4. 74 zum Norddeutsch-Ungarischen Verband-Tarif via Ruttek-Oderberg, enthaltend ermässigte Tarifsätze für Eil- und Normalgut im Verkehr mit Hamburg resp. Lübeck, sowie Bestimmungen über die An- und Abfuhr solcher Güter.

p) Im Stettin-Galizisch-Rumänischen Verbande tarifirt „Strohteigmasse (pâte de paille)" vom 1/4. 74 ab zur ermässigten Classe B 1.

q) Im Preussisch-Ungarischen Verband-Verkehr via Bromberg-Inowraclaw-Oderberg-Marchegg wird „Mineralwasser (auch künstliches)" vom 17/4. 74 ab zur ermässigten Classe C befördert.

B. Für einzelne Transport-Artikel.

k) Nachtrag I vom 1/4. 74 zum gemeinschaftlichen Tarif der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn für Oberschlesische Steinkohlen, enthaltend neue directe resp. ermässigte Tarifsätze von (Königin-Louise-Grube, Gute Hoffnung-Zinkhütte, Carl Emanuel- und Mathilde-Grube, Borsigwerk (Ludwigsglückgrube) Emanuelsegen und Mokrau-Weiche.

t) Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, der Berlin-Stettiner und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn für Oberschlesische Steinkohlen nach den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn: Neubrandenburg, Stavenhagen, Malchin, Teterow, Güstrow, Rostock, Bützow, Kleinen und Wismar vom 1/4. 74.

41. Königliche Ostbahn.

II. Tarife für den directen Verkehr.

a) Bekanntmachung, enthaltend Bestimmungen über die Annahme von Ekel erregenden und übelriechenden Gütern zum Transport vom 15/2. cr. ab.

c) Bekanntmachung. Vom 1/4. bis 1/9. cr. wird im Ostdeutsch-Russischen Verbande der Artikel „Spiritus" bei Aufgabe in Quantitäten von 100 Ctr. und darüber im Verkehr mit den Verbandstationen der Grossen-Russischen Eisenbahn und der Königlichen Ostbahn zur Classe B befördert.

d) Bekanntmachung, betreffend Einführung ermässigter Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. bei Aufgabe in Quantitäten von 100 Ctr. und darüber nur für die Deutschen Berörderungsstrecken im Verkehr mit Stettin vom 1/4. cr. ab.

e) Nachtrag VII zum Russisch-Rheinischen Verbandtarif, betrifft Aufnahme der Station Neuss der Rheinischen Bahn und der Stationen Düren, Stolberg, Eschweiler und Eschweiler-Aue der Bergisch-Märkischen Bahn in den Verband.

q) Nachtrag IV zum Verbandtarif zwischen der Königlichen Ostbahn und der Oberschlesischen Eisenbahn, enthaltend Specialtarifsätze für gebrannten Kalk in Wagenladungen unter der Bedingung der vollständigen Ausnutzung der Tragfähigkeit oder des Raumes der Eisenbahnwagen vom 1/4. cr. ab.

t) Nachtrag VI zum Magdeburg-Preussischen Verbandtarife. Betrifft Aufnahme der Station Neuhaldensleben der Magdeburg-Halberstädter Bahn als Verbandstation in den Specialtarif für die Beförderung von Bau- und Nutzhölzern von $6{,}9$ Meter (22′) Länge und darüber, sowie der Stationen Neuhaldensleben, Schöningen, Jerxheim, Wolfenbüttel, Ringelheim, Seesen, Kreiensen und Holzminden in den Specialtarif III für die Beförderung von Bau- und Nutzhölzern bis zu $6{,}9$ Meter (22′) Länge vom 1/4. cr. ab. Ausserdem sind für den Specialtarif III im Verkehr zwischen den Stationen Spandau, Stendal, Salzwedel, Lehrte, Oschersleben, Halberstadt und Oschersleben der Magdeburg-Halberstädter Bahn und den Stationen Osiek, Bialosliwe, Konitz, Firchau, Linde, Flatow, Krojanke, Schneidemühl und Landsberg der Königl. Ostbahn directe Frachtsätze eingeführt.

u) 1. Nachtrag IX zum Ostdeutsch-Rheinischen Verbandtarife, betrifft Aufnahme der Stationen Neuss der Rheinischen Bahn und Eschweiler-Aue der Bergisch-Märkischen Bahn in den Verband.

2. Bekanntmachung, betrifft Einführung eines directen Frachtsatzes für Schwellentransporte von Thorn nach Osnabrück vom 15/4. cr. ab.

3. Bekanntmachung, betrifft Einführung eines directen Frachtsatzes für die Beförderung von Asphalt in Blöcken in Wagenladungen von je 200 Ctr. im Verkehr zwischen Hannover und Warschau vom 22/4. cr. ab.

u. w) Bekanntmachung; vom 1/4. cr. ab wird im Bremen- resp. Hamburg-Preussischen, im Bremen- resp. Hamburg-Russischen, im Bremen- resp. Hamburg-Moskauer, sowie im Ostdeutsch-Rheinischen Verbande für sämmtliche zu Geestemünde und Bremerhafen abgehende und ankommende Stückgüter von den Versendern eine Aufladegebühr, von den Empfängern eine Abladegebühr im Betrage von je 3 Pf. pro Centner (angefangene Centner für voll gerechnet) erhoben.

43. Pfälzische Eisenbahnen.

I. Localtarif.

1. Der bisherige interne Tarif ist aufgehoben und durch einen neuen vom 15/4. c. ersetzt worden (28 Kr.).
2. Ausnahmetarif für den Transport von Eisenfabrikaten vom 15/4. c. (gratis).
3. Special-Fracht-Tarif für den Transport von Pflastersteinen und Strassendeckmaterial in Wagenladungen von mindestens 5000 Kilos vom 15/4. c. (gratis).
4. Preistarif für den Bezug von Steinen aus den Sandsteinbrüchen bei Frankenstein, Kaiserslautern und Weidenthal vom 15/4. c. (gratis).
5. Preistarif für den Bezug von Pflastersteinen und Strassendeckmaterial aus dem Melaphyr-Steinbruche der Pfälzischen Bahnen bei der Station Rammelsbach vom 15/4. c. (gratis).

II. Hessisch-Pfälzischer Verkehr. Nachtrag zum Tarife vom 1/11. 73, enthaltend Frachtsätze zwischen den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Bensheim und Lorch einerseits und den Stationen der Pfälzischen Bahnen anderseits, gültig vom 1/4. c. (gratis).

45. Rheinische Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

5. Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr. VIII. Nachtrag vom 1/4. 74 (1 Sgr.), enthaltend Frachtsätze für Holz im Verkehre zwischen Kempten, Station der Bayerischen Staatsbahn und Rheinischen Stationen, sowie Tarifsätze für Dünger und Düngemittel im Verkehre zwischen Dietmannsried, Memmingen, Kempten und Immenstadt, Stationen der Bayerischen Staatsbahn, und Köln, Rheinische Station.

11. Der linksrheinische Eisenbahn-Verbandstarif vom 1/12. 63 mit sämmtlichen Nachträgen wird am 30/4. cr. ausser Kraft gesetzt.

12. k) Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr. II. Nachtrag vom 1/4. 74. Modificirte Frachtsätze für Prag, Station der Böhmischen Westbahn und der Buschtêhrader Bahn, allgemeine Frachtsätze für Wien, sowie theilweise abgeänderte Frachtsätze zu Specialtarif IV und V für Wien, Kaiser-Ebersdorf und Stationen der Oesterreichischen Südbahn, unter Aufhebung der im Tarife vom 1/2. 73 publicirten bezüglichen Frachtsätze.

17 und 22. Mit dem 1/7. 74 treten die über die Herbesthaler Route mit den Stationen der Grand-Central-Belge-Bahn: Acoz (Laminoirs et Hauts-Fournaux), Berzée (Thy-le-Château), Charleroi (Ville-Basse und Ville-Haute), Dampremy, Deschâssis, La Planche, Florennes (Est Belge), Gilly (Quatre-Bras), Jumet (La coupe), La Sambré, Lodelinsart, Montigny-sur-Sambre, Walcourt und Vireux erstellten Frachtsätze ausser Kraft und finden von diesem Zeitpuncte ab, im directen Verkehre mit genannten Stationen nur die, für die Route via Aachen-Maestricht gültigen Frachtsätze Anwendung.

26. Rheinisch-Elsass-Lothringischer Verkehr. I. Nachtrag vom 1/4. 74 (1 Sgr.). Frachtsätze für die Elsass-Lothringische Station Schiltigheim.

46. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Bahn.

II a) Nachtrag vom 1/4. 74, zum Tarif für den Saarbrücken-Hessischen Verkehr. Frachtsätze für Steinkohlen und Coaks für Frankfurt a/M. Ostbahnhof enthaltend.

b) Nachtrag vom 1/4. 74 zum Tarif für den Saarbrücken-Nassauischen Verkehr. Frachtsätze für Steinkohlen und Coaks für Frankfurt a/M. Ostbahnhof enthaltend.

47. Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

II. g) Nachtrag II zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der Hannoverschen, Braunschweigischen und Magdeburg-Halberstädter Bahn einerseits und der Sächsischen Staatsbahnen (westliche Linien) andererseits vom 1/4. 74, enthält Frachtsätze für Steinkohlen- und Coakssendungen von Lugau.

II. i) Nachtrag VII zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der Magdeburg-Leipziger und Sächsischen Staatsbahn (westliche Linien) vom 1/4. 74, enthält Druckfehlerberichtigungen zum V. Nachtrag, Aenderungen der Waarenclassification und von Tarifsätzen, sowie einen Specialtarif für ungeformte und geformte Braunkohlen (Briquets) von Rositz und Meuselwitz.

II. q) Machtrag II zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen etc. und der Thüringischen Eisenbahnen vom 10/4. 74, enthält Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, Abänderungen der Waarenclassification und neue resp. abgeänderte Tarifsätze.

48. Thüringische und Werra-Bahn.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a) Thüringen-Werrabahn Güterverkehr. Nachtrag VI, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der Transportbestimmungen.

b) Magdeburg-Leipzig resp. Magdeburg-Halberstadt (Thüringischer etc. Verkehr). Nachtrag IX, enthaltend Aenderungen der Bestimmungen und der Classification, Berichtigungen, Aufnahme neuer Stationen etc.

c) Hamburg-Lübeck (Thüringischer etc. Verkehr). Nachtrag V, Aenderungen der Transportpreise und Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Schmalkalden enthaltend. Dazu Dienstbefehl Nr. 3 und 4.

d) Hannover-Thüringischer Verband via Halle. Nachtrag IX, enthaltend Aenderungen der Tarifbestimmungen. Nachtrag X, enthaltend Aenderungen resp. Ergänzungen der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen und der Waaren-Classification, sowie Berichtigung von Druckfehlern. Dazu Dienstbefehle Nr. 7—14.

e) Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verband via Arnsberg-Gerstungen resp. Dortmund-Arnsberg-Gerstungen. Dienstbefehl Nr. 27 lit. A. Einrichtung der Expeditionsfiliale „Wanne Rheinischer Uebergang" betreffend.

f) Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Nachtrag VIII mit Dienstanweisung Nr. 47, enthaltend Berichtigungen des Tarifs und Ergänzung desselben durch Aufnahme der Stationen Schmalkalden und Hochheim.

g) Mitteldeutsch-Schlesischer Verband. Nachtrag II, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen des Waarenverzeichnisses und der Tariftabellen. Dazu Dienstanweisung Nr. 2.

h) Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Nachtrag VIII, enthaltend Berichtigungen des Tarifs und Ergänzung desselben durch Aufnahme der Stationen Eydtkuhnen, Schmalkalden und Schiltigheim. Dazu Dienstanweisung Nr. 11.

i) Badisch-Mitteldeutscher Verband. Nachtrag IV, Berichtigungen der Tarifsätze und Sätze für die neue Station Schmalkalden enthaltend. Hiezu Dienstanweisung Nr. 6.

50. Königlich Westfälische Eisenbahn.

II. Tarif für den directen Güterverkehr.

a) des Westfälischen Eisenbahn-Verbandes.

pro März.

Nachtrag XXII ausgegeben im März (gratis) enthält:
1. Zusätze zu den allgemeinen Transportpreis-Bestimmungen,
2. Aenderungen in der Waaren-Classification und
3. Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifmeilenzeigers.

pro April.

Nachtrag XXIII gültig vom 1/4. ($2^1/_2$ Sgr.) enthält:
1. anderweite Frachtsätze und Tarifmeilen für die Stationen Dinslaken, Emmerich, Empel und Wesel (unter Aufhebung sämmtlicher im Haupttarif und dessen Nachtrage enthaltenen Sätze,
2. Frachtsätze und Tarifmeilen für die neu aufgenommene Station Dorsten bei der Köln-Mindener Bahn und
3. Aenderungen in den Tarifbestimmungen.

b) des Sächsisch-Westfälischen Verbandes:

pro März.

Nachtrag I zum Specialtarif vom 1/4. 73, gültig vom 20/3. (gratis), enthält Tarifsätze für Kohlentransporte nach der Station Gittelde.

pro April.

Nachtrag XXXIII, gültig vom 20/4. (gratis), enthält:
1. Aenderungen zu den Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement,
2. Aenderungen in der Waaren-Classification,
3. Berichtigungen von Druckfehlern im Nachtrage XXXI,
4. Zusätze zu den allgemeinen Transportpreis-Bestimmungen und
5. Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Pirna und Mügeln der Sächsischen Staatsbahn.

c) des Hannover-Rheinischen Verbandes:

pro April.

Nachtrag II, gültig vom 1/4. (gratis), enthält Aenderungen in den Tarifbestimmungen.

d) des Deutsch-Holländischen Verbandes:

pro März

Nachtrag V, ausgegeben im Monat März (gratis), enthält:
1. Aenderungen in der Waaren-Classification,
2. Zusätze zu den allgemeinen Transportpreis-Bestimmungen.

e) des Niederländisch-Westfälisch-Oldenburg. Verkehres.

Nachträglich pro Februar:

Nachtrag III, gültig vom 15/2. (gratis), enthält:
1. Aenderungen und Zusätze zur Waaren-Classification und
2. Aenderungen zu den Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement und den sonstigen tarifarischen Bestimmungen.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

54. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

vacat.

64. A. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesische Nordbahn.

II. Gemeinschafts-Tarife.

a) Zum Tarife für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn einerseits und Stationen der K. K. pr. Mährischen Grenzbahn anderseits wurde Nachtrag I enthaltend directe Frachtsätze von uns nach der Station Göding zur Einführung gebracht.

f) Zum Tarife für den directen Güter-Verkehr zwischen den Südbahn-Stationen Triest und Fiume einerseits und mehreren Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn anderseits wurde Special-Tarif No. 1 für den Transport von Zucker roh und raffinirt nach Triest und Fiume eingeführt.

66. Kaschau-Oderberger Bahn.

1. Nachtrag III zum allgemeinen Tarife für Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten vom Jahre 71, enthält Abänderung der Bestimmungen, gültig vom 10/4. 74. Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. und Abänderung der Waaren-Classification.

2. Specialtarif Nr. 5 für Schwefelkies bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, gültig vom 15/4. 74.

3. Nachtrag I zum Ungarisch-Russischen Verbandtarife vom Jahre 74, enthaltend Aenderung der Classification für leere Weinfässer auf der Rückkehr nach Ungarn, gültig vom 10/4. 74.

71. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Inland.

Tarif für Flachs, Werg, Leinen, Jute und Towgarn zwischen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Stationen der Mährischen Grenzbahn, gültig vom 15/5. 74.

Ausland.

5. Directe Tarife im Norddeutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbande.

c) Heft III (Stettin mit Niederösterr. Stationen via Berlin-Reichenberg und via Berlin-Liebau) 72. Nachtrag VI vom 15/5. 74. — Aenderung von Tarifbestimmungen, Classifications-Aenderungen, Etablirung eines Specialtarifes VI für Nutzholztransporte. —

d) Heft IV (Hamburg und Lübeck mit Sächsischen und Böhmischen Stationen via Berlin-Reichenberg und via Berlin-Liebau). Nachtrag V vom 15/5. 74, Bestimmung über die An- und Abfuhr der Güter in Hamburg und Lübeck. —

e) Heft V (Hamburg und Lübeck mit Niederösterreichischen Stationen via Berlin-Reichenberg und via Berlin-Liebau). Nachtrag VII vom 15/5. 74, Aenderung von Tarifbestimmungen, Classifications-Aenderungen, Ermässigung der Sätze des Specialtarifes I im Verkehre mit Wittenberge, Etablirung eines Specialtarifes VI für Nutzholztransporte.

f) Heft VI (Berlin mit Niederösterr. Stationen via Reichenberg und via Liebau). Nachtrag V vom 15/4. 74, Aenderung von Tarifbestimmungen, Classifications-Aenderungen.

b) Tarif zwischen Hamburg und Böhm.-Mähr.-Oesterr. Stationen via Cottbus-Görlitz-Reichenberg). Nachtrag II vom 15/5. 74, Bestimmung über die An- und Abfuhr der Güter in Hamburg. — Specialtarif für Sendungen von Rohzucker und Melassen zwischen Hamburg und einigen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn v. 15/5. 74.

72. K. k. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Die im Monate März 1874 vorgekommenen Tarifänderungen.

A. Inland.

Betrifft Aenderungen der Frachtsätze für Zucker im Verkehr mit Triest und Fiume. (Dienstbefehl Sammlungs-Nr. 54 dtto. 9/3. 74.)

Betrifft Ausgabe des II. Nachtrages zum Gemeinschaftstarif mit der Ungar. Westbahn. (Beförderung von Schlachtvieh nach Wien Schlachthaus Sct. Marx.) (Sammlungs-Nr. 57 dtto. 19/3. 74.)

Betrifft Ausgabe eines Verzeichnisses der im Oesterr.-Ungar. Verbandtarif vom 20/6. 73 vorzunehmenden Berichtigungen. (Sammlungs-Nr. 58 dtto. 20/3. 74).

B. Ausland.

I. Norddeutscher Verkehr.

Betrifft Tarifirung von Hohlglas im Verkehr mit Dresden, Leipzig etc. (Sammlungs-Nr. 49 dtto. 2/3. 74.)

Betrifft Ausgabe des III. Nachtrages zum 1. Heft des Hamburg-Stettin-Berlin-Oesterr.-Ungar. Verbands-Tarifes. (Classifications-Aenderungen.) (Sammlungs-Nr. 51 dtto. 6/3. 74.)

Betrifft Ausgabe des III. Nachtrages zu Heft III des Hamburg-Stettin-Berlin-Oester.-Ungar. Verband-Tarifes. (Classifications-Aenderungen.) Sammlungs-Nr. 52 dtto. 6/3. 74.

Betrifft Ausgabe des VI. Nachtrages zum Leipzig-Dresdner Tarif vom 1/2. 72. (Frachtsätze für Borstenvieh-Transporte.) (Sammlungs-Nr. 55 dtto. 11/3. 74.)

Erweiterung des directen Kohlentarifes mit der Oberschlesischen Bahn vom 1/5. 71. (Louisengrube.) (Sammlungs-Nr. 63 dtto. 23/3. 74.)

Ausgabe eines Nachtrages zum Tarif für den Verkehr mit Geestemünde-Bremerhaven etc. vom 10/12. 68. (Bestimmungen über Auf- und Abladens der Güter.) (Sammlungs-Nr. 65 dtto. 26/3. 74.)

Betrifft Tarifirung von Strohteigmasse im Deutsch-Oesterr. erbandtarif. I., II. & III. Heft. (Samml.-Nr. 67 & 68 dtto. 28/3. 74.)

II. Süddeutscher Verkehr.

Betrifft Ausgabe des Dienstbefehls Nr. XL (Nachnahme-Provision für Zollvorschüsse.) (Sammlungs-Nr. 56 dtto. 14/3. 74.)

Betrifft Tarifirung von Käse im Verkehre mit Bayern. (Sammlungs-Nr. 60 dtto. 21/3. 74.)

Ausgabe eines neuen Viehtarifes betreffend. (Sammlungs-Nr. 61 dtto. 20/4. 74.)

III. Schweizerisch-Oesterr.-Ungar. Verkehr.

Ausgabe des IV. Nachtrages zum Verbandtarif vom 1/1. 73. (Specialtarif für Wolle, Pest-Basel.) (Sammlungs-Nr. 64 dtto. 26/3. 74.)

IV. Oesterr.-Ungar.-Russischer Verkehr.

Betrifft Aufstellung neuer Frachtsätze für Zuckertransporte nach Russland. (Sammlungs-Nr. 66 dtto. 27/3. 74.)

II. Im Monate April 1874 vorgekommene Tarif-Aenderungen.

A. Inland.

Betrifft Aufstellung eines Kohlen-Tarifes für die Strecke Cót-Megyer-Surány. (Dienstbefehl Sammlungs-Nr. 74 dtto. 11/4.)

Betrifft Aufnahme der Nordwestbahn-Stationen Aussig und Vysocan in den Oesterr.-Ungar.-Eisenbahn-Verbandtarif. (Sammlungs-Nr. 75 dtto. 11/4.)

Betrifft Verlängerung der Giltigkeitsdauer der für Lebensmittel-Transporte nach Wien eingeführten Frachtermässigung.

B. Ausland.

I. Süddeutscher-Verkehr.

Tarifirung von Käse im Oesterr.-Vorarlberger Verkehr. (Sammlungs-Nr. 77 dtto. 20/4.)

Ausgabe eines Tarifes für die Beförderung von Fahrzeugen und aussergewöhnlichen Gegenständen im Süddeutschen Verbands-Verkehre. (Sammlungs-Nr. 79 dtto. 22/4.)

Betrifft Ausgabe des XXII. Nachtrages zum Süddeutschen Verbandstarife vom 1/7. 70. (Enthält neue Elsässische Stationen.) (Sammlungs-Nr. 82 dtto. 29/4.)

II. Rheinisch-Thüringischer Verkehr.

Betrifft Ausgabe des III. Nachtrages zum Verbandstarife vom 1/11. 73. Enthält Berichtigungen. (Sammlungs-Nr. 76. dtto. 15/4.)

Betrifft Aufhebung des für die Station Cassel erstellten Tarifes vom 1/9. 72. (Sammlungs-Nr. 80 dtto. 23/4.)

III. Directer Schiffs-Verkehr.

Tarifirung des Artikels Schmelz-Tiegel im Verkehre mitt unteren Donau-Stationen betreffend. (Sammlungs-Nr. 73 dtto. 9/4.)

Officielle und Privat-Anzeigen.

Hannoversche Staatsbahn.

Die auf dem Bahnhofe Hannover lagernden alten und resp. incurrenten Werkstatts-Materialien, als:

circa	30 000	Kilogr.	Eisenblech-Abfälle,
„	230 000	„	Schmiedeeisen-Abfälle,
„	60 000	„	Gusseisen-Abfälle,
„	1 500	„	alte gusseiserne Isolatoren,
„	180 000	„	Drehspäne, eiserne und stählerne,
„	100 000	„	verbranntes Schmiedeeisen,
„	10 000	„	verbranntes Gusseisen,
„	10 000	„	Gussfederstahl-Abfälle,
„	5 000	„	Federstahl-Abfälle,
„	5 000	„	alte eiserne Siederohre 3—4 m lang,
„	12 000	„	„ Radreifen von Gussstahl,
„	40 000	„	„ „ „ Puddelstahl,
„	5 000	„	altes Feuerbüchsen-Kupfer,
„	1 000	„	„ Röhren-Kupfer,
„	1 800	„	„ Stehbolzen-Kupfer,
„	150	„	„ Kupferblech (von Säure angefressene Kupfer-Cylinder),
„	300	„	„ Blechmessing,
„	1 500	„	Stahl-Abfälle I. Sorte (alte Werkzeuge etc.),
„	500	„	Stahl-Abfälle II. Sorte (alte Werkzeuge etc.),
„	60	„	altes Zink,
„	600	„	alte Pferdehaare,
„	500	„	Gummi-Abfälle mit Hanfeinlage und Eisendrahtspiralen,
„	600	„	Gummi-Abfälle ohne Hanfeinlage,
„	2 500	„	= 3 Stück eiserne Laufachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben, 2 Stück mit Gussstahl-Bandagen, 1 Stück ohne Bandagen,
„	4 500	„	= 5 Stück eiserne Laufachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, 4 Stück mit Gussstahl-Bandagen, 1 Stück ohne Bandagen,
„	850	„	= 1 eiserne Laufachse mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
circa	2 400	Kilogr.	= 2 Stück eiserne Triebachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern ohne Bandagen,
„	2 400	„	= 2 Stück eiserne Triebachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben und Gussstahl-Bandagen,
„	29 400	„	= 42 Stück alte Gussstahl-Mittelachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
„	9 000	„	= 12 Stück alte eiserne Mittelachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
„	36 400	„	= 52 Stück alte eiserne Mittelachsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, letztere mit Puddelstahlbandagen,
„	500	„	= $1^1/_2$ Paar schmiedeeiserne Wagenspeichenräder mit gusseisernen Naben ohne Bandagen,
„	950	„	= $1^1/_2$ Paar schmiedeeiserne Wagenspeichenräder mit gusseisernen Naben und eisernen Bandagen,
„	2 600	„	= 5 Paar gussstählerne Wagenscheibenräder (davon 1 Paar in Stücken),
„	4 900	„	= $9^1/_2$ Paar schmiedeeiserne Wagenscheibenräder mit Puddelstahl-Bandagen,
„	4 200	„	= 4 Paar schmiedeeiserne Locomotiv-Triebräder mit gusseisernen Naben ohne Bandagen,
„	400	„	= 1 altes schmiedeeisernes Triebrad mit gusseiserner Nabe und Gussstahl-Bandagen,

3 Stück ausrangirte im Eisenbahnbetriebe nicht mehr brauchbare 4 rädrige offene Güterwagen No. 1121, 1244 und 1549,
1 Stück dergl. 8rädriger offener Güterwagen No. 1056,
1 „ „ 8rädriger Kieswagen No. 2726,

circa	130	Kilogr.	Zink,		
„	167	„	3 Stück	gusseis.	Schmelzkessel,
„	21	„	1 „	„	Verkuppelungstheil,
„	17,5	„	1 „	„	Zwischenstück zu Schieberführungen,
„	51	„	1 „	„	Achslager,
„	116	„	5 „	„	Buffereinsätze,

circa 21 Kilogr. 2 Stück gusseis. Kreuzkopfschuhe,
„ 10 „ 1 „ „ Schmierbüchse,
„ 9 „ 1 „ „ Ventilsitz,
„ 244 „ 2 „ schmiedeeis. Telegraphen-Beschläge,
„ $34_{,5}$ „ 1 Rohr von Zinkblech mit 4 eisernen Flantschen zu Wasserkrähnen

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag, den 26. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr

im Bureau des Werkstätten-Maschinenmeisters Suck hierselbst angesetzt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Werkstatts-Materialien"

versehen, an denselben einzureichen sind. Nach dem Submissions-Termine eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen liegen im Bureau des Werkstätten-Maschinenmeisters Suck hierselbst, sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Lehrte und Wunstorf zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an den etc. Suck zu richtende Requisitionen gegen Erstattung von 5 Sgr. von demselben bezogen werden.

Hannover, den 8. Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Hannoversche Staatsbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:
220 Stück Pelzen,
120 „ Pelzröcken,
160 „ Düffelröcken,
280 „ Pelzmützen,
300 Paar Filzschuhen,
90 „ Filzstiefeln,
70 „ rindslederne Stiefeln,
85 Stück Rangirer-Röcken und
70 Paar Gamaschen,

soll im Wege der Submission vergeben werden. Offerten darauf sind portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Winterschutzkleidungsstücken"

bis zu dem dazu angesetzten Termine

Sonnabend, den 27. Juni d. J., Morgens 10 Uhr

an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 3 Sgr. von hier bezogen werden.

Hannover, den 9. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector.
A. Reitemeier.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen.
Lieferung von electromagnetischen Klingelwerken und Signalgebern.

Die Lieferung von
880 Stück electromagnetischen Klingelwerken und von
900 Signalgebern (Doppeltastern)

soll im Wege des Accords vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen können bei der Eisenbahn-Telegraphenwerkstätte dahier erhoben werden, bei welcher auch Musterstücke der Apparate zur Einsicht aufgelegt sind.

Die zur Lieferung Lusttragenden wollen ihre Angebote versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von electromagnetischen Klingelwerken und Signalgebern" versehen längstens **bis den 30. d. M.** bei der unterzeichneten Stelle einreichen.

Carlsruhe, den 10. Juni 1874.

Generaldirection der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.
Zimmer.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von 8 Stück eisernen Oelbehältern von ca. 10 000 Kilogramm Gewicht soll im Submissionswege vergeben werden. Termin hierfür haben wir auf **Montag, den 15. Juni d. J., Vormittags 9 Uhr** anberaumt, bis zu welcher Zeit die portofreien Angebote mit der Aufschrift: „Lieferung auf eiserne Oelbehälter" versehen, bei uns einzureichen sind, woselbst sie in Gegenwart etwa erscheinender Submittenten eröffnet werden.

Die maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen können inzwischen auf unserer Kanzlei eingesehen, auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Carlsruhe, den 3. Juni 1874.

Grossherzogl. Hauptverwaltung der Eisenbahnmagazine.
Meisslinger.

Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft.
Submissionsverkauf von Locomotiven und Locomotivkesseln.

Zehn ältere Locomotiven, welche für starken Dienst zu leicht, jedoch noch anwendbar sind, sowie vier Stück Locomotivkessel, für industrielle Zwecke noch brauchbar, sollen im Submissionswege verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen nebst Beschreibung der zum Verkauf ausgesetzten Objecte können auf portofreie Anfragen von dem unterzeichneten Verwaltungsrathe bezogen werden. Gefällige Offerten wollen bis längstens **30. Juni c.** unter der Bezeichnung:

„Offerte auf Ankauf von Locomotiven und Dampfkesseln"

ebendahin eingesandt werden.

Mainz, den 6. Juni 1874.

Der Verwaltungsrath.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn.

Für Heizung von Personen-Wagen mittelst präparirter Kohle sollen **224 Stück Heizkasten** aus Eisenblech und die zugehörigen Einsätze beschafft werden.

Die bezüglichen Zeichnungen und Bedingungen können gegen Einsendung von 16 Sgr. von hier bezogen werden, und sind die Offerten mit Aufschrift: „Submission auf Heizkasten" bis zum Submissionstermine, **18. Juni cr., Abends 6 Uhr**, an mich einzusenden.

Fulda, den 2. Juni 1874.

Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister.

Maschinenbau-Verein zu Chemnitz

vormals: C. F. Schellenberg

gegründet im Jahre 1844

empfiehlt sich zur Ausführung von **Werkzeugmaschinen** in bewährtester Construction, als:

Maschinen für Metallbearbeitung.

Support-, Hand- und Plan-Drehbänke jeder Art.
Drehbänke für Eisenbahnwagen-, Tender- und Locomotiv-Räder,
Hobel-, Shaping- und Nuthstoss-Maschinen,
Wand-, Horizontal- und freistehende Bohrmaschinen,
Radial-, Cylinder- und Langloch-Bohrmaschinen,
Maschinen und Werkzeuge für Schraubenfabrication,
Räder-Theil- und Frais-Maschinen,
Maschinen für Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten,
do. „ Hüttenbetrieb,
Scheeren, Durchstoss- und Blechbiegemaschinen,
Dampfhämmer, Schmiedemaschinen und Ventilatoren,
Maschinen für Gewehrfabrikation.

Maschinen für Holzbearbeitung.

Einfache Gattersägen, Bund-Gattersägen,
Doppel- und Horizontal-Gattersägen,
Schwartensägen,
Kreis- und Band-Sägen,
Schweif- und Decoupir-Sägen,
Sägen-Stanzmaschinen, Sägen-Schärfmaschinen,
Hobelmaschinen für Breter, Pfosten und Simse,
Zapfen-Schneid- und Schlitz-Maschinen,
Vertical-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Horizontal-Bohr- und Stemm-Maschinen,
Wand-Bohrmaschinen,
Freistehende Bohrmaschinen,
Frais-Maschinen.

Complete Fabrikeinrichtungen in dieser Branche werden zur schnellen Lieferung übernommen. **Courante Maschinen** sind stets vorräthig oder befinden sich in Arbeit.

Ausserdem liefert die Fabrik **Maschinen zum Heben und Fortschaffen von Lasten** jeder Art und ist vertreten:

in Wien durch Herrn **Julius Overhoff**, in St. Petersburg durch Herrn **Franz Meyer**,
in Leipzig durch die Herren **Gebr. Franke**, in Breslau durch Herrn **Aug. Polack**,
in Berlin durch Herrn **F. C. Heise**, Wallnertheaterstrasse 5.



C. W. Julius Blancke & Co.

Maschinen- & Dampfkessel-Armaturen-Fabrik

Merseburg

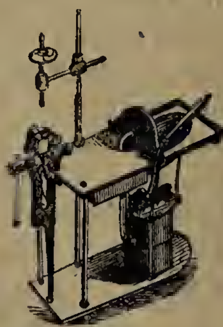
liefern

Manometer, Vacuummeter, Pyrometer, Hub- & Rotationszähler, Wasserstandszeiger, Speiserufer, Ventile, Hähne, Dampf- und Wasserschieber, Contensationstöpfe, Schmierapparate, Injecteure, Pumpen, Centrifugal-Regulatoren (System Roell) Dampfdruck-Regulatoren etc.

Für Eisenbahn-Directionen.

Ein mit vorzüglichen commerciellen Kenntnissen ausgerüsteter Mann, auch technisch nicht unerfahren, der seit Jahren einem grösseren Etablissement als kaufmännischer Director vorsteht, in der Locomotiv-, Wagen- und Maschinenbaubranche wie im Speditionsfache thätig war, sucht womöglich bei einer Privat- oder Staats-Eisenbahn entsprechende Verwendung zu finden.

Ein möglichst grosser Wirkungskreis, der ein energisches und umsichtiges Auftreten erfordert, ist hauptsächlich in das Auge gefasst. Der Suchende ist 30 Jahr alt, verheirathet, in den weitesten Kreisen bekannt und in guten Verhältnissen lebend. — Reflectanten belieben ihre Adressen unter Chiffre „**Vorwärts 4968**" an die Expedition dieser Zeitung zu richten.



Feldessen jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele

Stuttgart.

Ein zum **Eisenbahn-Maschinenmeister** qualificirter Ingenieur, welcher augenblicklich bei einer Eisenbahn-Baugesellschaft beschäftigt ist und gute Referenzen hat, sucht Stellung. Eintritt kann binnen Kurzem erfolgen. Gefällige Adressen sub **J. P. L. 66.** in der Expedition dieser Zeitung.

Julius Reunert

Gotha.

Agentur Ein- & Verkaufsgeschäft für Eisenbahn-Material etc.

offerirt:

Tiegelstahl-Achsen, Bandagen, Schmiedestücke in Eisen und Stahl, Gussstahlfaçonguss, Bleche, Stab- und Façon-Eisen. Werkzeugmaschinen, Bufferstangen und Hülsen, Zughaken, Kuppelungen, Schraubstöcke, Ambose, Winden, schmiedbaren Eisenguss, rohe und blank bearbeitete Schrauben und Muttern, Tirefonds verzinkt und unverzinkt, Siederohre etc. etc.

Alle Artikel aus den renommirtesten Fabriken werden billigst und in bester Ausführung geliefert.

Gesucht:

Ein theoretisch und practisch gebildeter **Eisenbahn-Maschinen-Ingenieur** für eine Eisenbahn Mittel-Deutschlands. Franco-Offerten sub Chiffre **B. 9962** bef. die Annoncen-Expedition von *Rudolf Mosse in Frankfurt a/M.*

Gesucht

wird zur sofortigen Uebernahme der Leitung eines Eisenbahn-Unternehmens ein mit der Qualification eines Eisenbahnbau-Inspectors ausgestatteter bewährter **Fachmann.**

Anmeldungen schleunigst unter Chiffre **X. Y. Z. # 36** bei der Expedit. dieses Blattes.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº 48. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

2000 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 19. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 17. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

 **Dieser Nummer liegt No. 12 des Anzeigers überzähliger Güter bei.** 

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft sind an der Lübbenau-Kamenzer Zweigbahn, deren Strecke Senftenberg-Kamenz am 1. Februar d. J. und Lübbenau-Senftenberg am 1. Mai d. J. dem Betriebe übergeben wurden, die Haltestellen

Luckaitz (zwischen Calau und Döbern) für Personenverkehr,
Hohenbocka (südlich Senftenberg an der Kreuzung der Oberlausitzer Bahn) für Personen-Verkehr,
Wiednitz (zwischen Hohenbocka und Strassgräbchen) für Personen-Verkehr und für Güterverkehr in ganzen Wagenladungen

am 1. Juni d. J. eröffnet worden. — Berlin, den 5. Juni 1874.

Nach der Mittheilung der Direction der Donau-Drau-Eisenbahn führt deren Station Bonyhád seit dem 1. d. Mts. die Benennung „Hidas Bonyhád". — Berlin, den 8. Juni 1874.

Nach der Mittheilung der Betriebs-Direction der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, welche von Legenye-Mihalyi (Station der Ungarischen Nordostbahn) über Homonna, Lupkow und Chyrow nach Przemysl (Station der Galizischen Karl Ludwig-Bahn) führt, ist der Tunnel bei der Station Lupkow am **30. Mai d. J.** dem öffentlichen Verkehre übergeben und der bisher (während des Tunnelbaues) bestandene Ueberfuhrdienst aufgehoben worden.

Durch die Vollendung des Tunnels ist die Galizische und Ungarische Strecke der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn in ununterbrochene Schienen-Verbindung gebracht und eine neue Eisenbahn-Linie von Budapest über Miscolcz, Legenye-Mihalyi, Homonna, Przemysl nach Lemberg hergestellt worden.

Berlin, den 11. Juni 1874.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Eisenbahngesetzgebung in England.

„Wir haben in England herrliche Resultate erreicht unter einem Eisenbahnsystem, das die Ansprüche mehr als befriedigt hat." Mit diesen Worten Gladstone's, gesprochen im vorigen Jahre gelegentlich einer Eisenbahndebatte im Parlamente, ist unzweifelhaft ein grosser Theil des Deutschen Publicums einverstanden, ohne sich eine nähere Untersuchung der Gründe dieser Anerkennung zuzumuthen. Den Nimbus, der vom Deutschen Standpuncte aus gemeinhin das Englische Eisenbahnwesen umgiebt, zum guten Theil zu zerstören, ist das vorliegende quellenmässige Buch von Dr. Gustav Cohn* wohl geeignet.

Damit soll weder den Leitern der Englischen Eisenbahnpolitik irgend ein Vorwurf gemacht, noch die Bedeutung des vor-

* Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in England. Von Dr. Gustav Cohn, Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot. 1874. (8. XIII. 370 S.) Es ist dies der erste Band der „Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik. Von Dr. Gustav Cohn." Wer diesen Band gelesen hat, wird in unseren Wunsch einstimmen, es möge die Fortsetzung dieses Werkes doch möglichst bald erscheinen. C. Gareis.

liegenden Buches irgend unterschätzt werden. Das Letztere am Allerwenigsten, denn je mehr wir geneigt sind, das unmotivirte Nachahmen oder Nachrühmen fremder, insbesondere Englischer, wirthschaftlicher Zustände und Gesetze zu verurtheilen und davor zu warnen, desto mehr möchten wir das Studium der Voraussetzungen der fremden Gesetzgebung empfehlen. Das Merkwürdige und Lehrreiche der vergleichenden Rechtsgeschichte, namentlich auf dem Gebiete des Verkehrsrechts, ist nicht die Nebeneinanderstellung der Resultate, sondern die Betrachtung der gleichen oder verschiedenen Ausgangspuncte, Ursachen und Motive, verglichen mit den gleichen oder verschiedenen Zwischen- und, soweit ersichtlich, Schluss-Resultaten der Entwickelung. Direct practisch verwendbaren Gewinn bringt die Erforschung fremder Zustände erst und nur dann, wenn man im Stande ist, die nichteinheimischen, aber im Auslande wirksamen Coefficienten der Entwickelung zu eliminiren und die Wirkungen der überall vorhandenen Factoren allein und rein zu betrachten. Concurrenz und Monopol, Tariffragen und Fusionen, das sind z. B. Dinge, die überall zu berücksichtigen sind, in England, wie in Deutschland; aber neben diesen Fragen steht in England eine Reihe von Eigenthümlichkeiten, die, uns fremd, von grösstem Einflusse auf die dortige Rechtsentwickelung sind.

Schon die Competenz und Art der Thätigkeit des Englischen Parlaments ist ein Factor, der sich auf dem Continente nicht findet.

Der Deutsche ist gewohnt, die Gesetzgebung von der Administration, und die Justiz von der Verwaltung zu scheiden; das Englische Parlament ist gesetzgebender Körper, kümmert sich aber auch um die Execution seiner Gesetze sehr activ; es verleiht Concessionen und stellt die Bedingungen derselben fest; es ernennt Ausschüsse, welche bald begutachtende, bald judicirende, bald administrirende Thätigkeit zu üben haben, bald all' Dieses zusammen; so behandelt das Parlament in gleicher Weise rein volkswirthschaftliche Dinge, z. B. den Entwurf eines nationalen Eisenbahnnetzes, wie rein juristische oder polizeirechtliche Angelegenheiten. Diese Combinirung administrativer und legislativer Thätigkeit könnte zwei verschiedene Wirkungen haben: es könnte sein, dass die Souveränität der Gesetzgebung überhaupt Anwendung auf dem Verwaltungsgebiete finde und mit der der Gesetzgebung eigenthümlichen Omnipotenz in wohlerworbene Rechte eingegriffen würde, oder andererseits, dass die Legislation, respectvoll vor ihren eigenen Schöpfungen still stehend, die Subordination, die der Verwaltung gegenüber dem Gesetze zukommt, selber ausübt, so oft es sich um gesetzliche Neuerungen handelt. Merkwürdiger Weise ist nicht das Erstere, sondern das Letztere in England der Fall: selbst die Einführung der gesetzlichen Haftung für die beim Bahnbetriebe herbeigeführten Tödtungen wurde als ein unzulässiger Eingriff in die Rechte vorher existenter Eisenbahngesellschaften, als ein Bruch des diesen Gesellschaften verpfändeten Worts aufgefasst. Selbst Robert Peel theilte diese Auffassung von der Verpflichtung des Parlaments, Treue und Glauben den Gesellschaften zu bewahren, obwohl dieser Standpunct begreiflicherweise auf die Dauer nicht haltbar war. Das durch eine Concession erlangte Recht wird durch eine Concurrenzbahn geschädigt, daher hielt man concurrirende Linien für gesetzlich unzulässig, während Andere und eine Zeit lang selbst das Parlament die Concurrenz denn doch für zulässig, ja für zuträglich ansah, dieselbe in ihren Wirkungen bedeutend überschätzend.

Die seltsame, historisch natürlich sehr tief fundirte Competenz des Parlaments, dann die ebenerwähnte, mit der Manchester-Theorie begreiflich im innigsten Zusammenhang stehende Unantastbarkeit der Concessionen erklärt, dass und wie das Englische Eisenbahnwesen nur durch Parlamentsacte und in Bezug auf das Recht nur höchst langsam und stossweise sich entwickeln konnte. Noch begreiflicher wird dies, wenn man erwägt, dass die Englische Gesetzgebung wie überall so auch in der Eisenbahnpolitik eine wahre Scheu vor generellen Bestimmungen hat; für jede Eisenbahngesellschaft ein eigenes Gesetz (Privatbill) und lieber zwanzigmal das Gleiche in all den Special-Gesetzen sagen, als einmal generell sprechen, — das war lange Zeit ausschliessend herrschende Tendenz und nur selten entschliesst man sich zu Consolidationsgesetzen, die etwas zusammenfassender sprechen. Aber ehe es dazu kam, welche Fülle von freilich hochinteressanten, aber wenig fruchtbaren Verhandlungen: zuerst der Streit, ob ein besonderer Ausschuss zu wählen ist, oder nicht, dann wie viele und welche Personen derselbe umfassen soll, dann welche Competenz der Ausschuss haben soll und bei All' Dem schon ausführlichste Erörterungen der Principien des Verkehrs selbst. Eine riesige Enquête wird dann angestellt, Hunderte von Zeugen und Sachverständigen werden vernommen, Tausende von Fragen an sie gestellt, Alles wohl protocollirt, das Material thürmt sich bergehoch, — parturiunt montes — nascetur ridiculus mus! Die Einführung von Rauchcoupés und das Verbot von Extrazügen zu Preisfaustkämpfen und Aehnliches sind die Resultate des scheinbar bergebewegenden Beginnens.

Neben diesen — ich möchte sagen — fundamentalen Eigenthümlichkeiten der Englischen Parlamentsthätigkeit finden sich in der Eisenbahngesetzgebung Englands noch eine Reihe von mehr nebensächlichen Singularitäten, Naivitäten, welche Denjenigen, der in den Gesetzfabrications-Mechanismus der Britten weniger eingeweiht ist, mindestens überraschen müssen. Mit einer einer besseren Sache würdigen Consequenz kehren in allen Eisenbahn-Concessionen bis in die neueste Zeit Bestimmungen wieder, deren Undurchführbarkeit längst erkannt ist, die man aber doch nicht fallen lassen zu dürfen glaubt: so die Verpflichtung jeder Eisenbahngesellschaft, auf ihren Geleisen Jedermann mit seinen Dampf-Maschinen und Wagen selbstständig fahren zu lassen; dann die Vorschrift, nur solche Locomotiven gebrauchen zu dürfen, welche ihren Rauch selbst verzehren; die Vorschrift, dass, da wo sich Schienenweg und Landstrasse auf gleichem Niveau durchschneiden, Sicherheitsthore — nicht die Strasse — sondern den Schienenweg sperren sollen, u. dergl. (Aehnlicher Besonderheiten ist namentlich auch das Englische Gesellschafts- und Versicherungsrecht voll, nicht selten eines Details, welches bei uns kaum in Vollzugsvorschriften, geschweige denn in Gesetzen geregelt wäre, ich erwähne z. B. die Vorschrift des wichtigen Gesellschaftsgesetzes vom 7. Aug. 1862 (ao. XXV. u. XXVI. Vict. Reg. chap. LXXXIX. an Act for the Incorporation, Regulation and Winding up of Trading-Companies and other Associations.) in Act 41: „jede — derartige Gesellschaft . . . soll ihren Namen an der Aussenseite jedes Bureaus oder Platzes, wo das Geschäft der Gesellschaft betrieben wird, an bemerkbarer Stelle, in leicht lesbaren Buchstaben malen oder anschlagen lassen und gemalt oder angeschlagen halten" u. s. w.) In welcher Weise bei dem Herbeiziehen derartiger oder rein technischer Einzelheiten in die parlamentarischen Enquêten und Verhandlungen die Gesetzgebungsarbeit weitläufig verzögert wurde, beweisen z. B. die langen Berichte u. dgl. über die Einführung des Block-Signal-Systems.

(Fortsetzung folgt.)

Berliner Briefe.

Berlin, 15. Juli 1874. Reichsverkehrsministerium; Tariffrage und Handelstag; Pommersche Centralbahn; Magdeburg-Halberstädter; Altwasser-Landesgrenze; Rechte Oder-Ufer-Bahn und Oels-Gnesen; Gnesen-Bromberg; Lübeck-Büchen; Rheinische Eisenb.)

Bevor der Gesetz-Entwurf, welcher die Creirung des Reichs-Eisenbahnamtes hervorrief, im Reichstage eingebracht wurde, hat man mehrfach die Absicht ventilirt als Executivorgan für den Abschnitt VII der Reichsverfassung ein Reichsverkehrsministerium zu schaffen. Eben dieser Plan taucht auch jetzt wieder auf und zwar im Hinblick auf dieselbe Persönlichkeit nämlich den Generalpostdirector Herrn Dr. Stephan. Die ernstliche Erwägung dieser Combination involvirt eigentlich jetzt eine Desavouirung des Reichseisenbahnamtes, dessen Präsidentenkrisis doch keinen genügenden Grund abgiebt, um die Behörde selbst nach so kurzer Zeit ihres Bestehens zu reorganisiren. Man muss freilich einräumen, dass die Bildung des Reichseisenbahnamts insofern déplacé war, als man eine Behörde schuf ohne vorher die Gesetze, deren Hüterin zu sein sie bestimmt werde, festgestellt zu haben. Das Reichseisenbahnamt ist da, während das Reichseisenbahngesetz sich als provisorischer Entwurf noch in den ersten Vorstadien befindet. Es ist dies eine Anomalie, welche durch Ummodellirung des Reichseisenbahnamtes

nicht gehoben wird. Ehe man an dergleichen denkt, sollte man das Perfectwerden des Reichseisenbahngesetzes abwarten.

Der Deutsche Handelstag hat sich nun auch in der Tariffrage hören lassen, welche vom Bundesrathe gemäss dem Antrage seines Ausschusses bereits zu Gunsten einer Erhöhung entschieden war*). Man resolvirte in der am 12. d. zu Düsseldorf abgehaltenen Conferenz des Handelstages „lebhaftes Bedauern", dass die vom Deutschen Handelstag gegen die Tariferhöhung geäusserten Bedenken keine Würdigung beim Bundesrathe gefunden haben. Thatsächlich hat aber der Handelstag in dem neuen Stadium der Tariffrage nichts vorgebracht und wäre es dem Bundesrathe also recht schwer gefallen, Bedenken des Handelstages zu berücksichtigen. Im Uebrigen hat die Anti-Tariferhöhungs-Conferenz die Nothwendigkeit von Zugeständnissen an die Eisenbahnen recht schlagend gezeigt, indem sie die Aufhebung der (bis zu 20 Proc. betragenden) Eisenbahnsteuer und der unentgeltlichen Leistungen für die Post resolvirte.

In Sachen der Pommerschen Central-Eisenbahn-Gesellschaft wird das Antwortschreiben des Ministers des Handels, Herrn Dr. Achenbach an die Concursverwaltung bekannt. Dasselbe lief beim Königl. Stadtgericht am 10. d. M. ein, und spricht sich etwa dahin aus: wir weisen den Ankauf dieser Bahn nicht zurück, müssen aber im Interesse der Gläubiger und Actionäre dieser Bahn vorerst noch einmal einen öffentlichen meistbietenden Verkaufs-Termin dieser Bahn verlangen, bei dem allerdings von einer Minimaltaxe, wie im ersten stattgehabten Subhastationstermine von 2000000 Thlrn. und 100000 Thlr. Caution Abstand zu nehmen wäre. Falls das Concursgericht auf diesen Vorschlag eingehe und so Hand in Hand mit dem Ministerium gehe, wäre dasselbe bereit auch den staatlichen Schutz für die Bahn sofort dann eintreten zu lassen. — Das Königl. Stadtgericht beschloss in Folge dieser Nachricht des Herrn Handelsministers, einen neuen Subhastationstermin für Veräusserung dieser Bahn anzuberaumen. Die zu erlegende Caution auf 50000 Thlr. zu ermässigen, auch auf Wunsch des Herrn Handelsministers auf das oben angegebene Minimal-Gebot zu verzichten, sich aber das Recht des Zuschlags vorbehaltend. — Vor dem Commissar des Concurses dieser Gesellschaft hatten im Kgl. Stadtgericht der Verwalter und Verwaltungsrath am 9. d. M. eine Sitzung, in der beschlossen wurde: 1) gegen den Rittergutsbesitzer von Knebel-Döberitz auf Zühlshagen bei Dramburg wegen Besitzstörung klagbar zu werden und die Wiedereinräumung des gestörten Besitzes wie des Schadenersatzes zu erzielen. Derselbe hat nämlich bereits überwiesene Flächen der Bahn umgeackert und bestellt; 2) die Klage wegen Lieferung und Zahlungsdifferenzen gegen den Fabrikanten Gruson bei Magdeburg einzuleiten. Der Differenz-Gegenstand beziffert sich gegen 60 000 Thlr. G. ist laut Vertrag des Verwaltungsraths dieser Bahn gebunden gewesen, Actien dieser Gesellschaft mit 64 Proc. anzunehmen, er weigert sich nicht allein, jetzt seine der Concurs-Masse angemeldeten Forderungen in diesem contractlich von ihm übernommenen Zahlungs-Modus zu empfangen, sondern will auch bereits vor Concurs-Eröffnung in Zahlung genommene Actien der Masse zurückstellen und in Höhe von 64 Proc. baares Geld dafür haben.

Laut Bekanntmachung der Königlichen Landdrostei zu Hildesheim ist dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft die Eröffnung des Arbeitszugs-Betriebes mit Locomotiven auf der Eisenbahnstrecke von Vienenburg bis Grauhoff gestattet worden. — Der Ausschuss dieser Bahn hat, nachem die Prüfung des Abschlusses durch einen Commissarius der Regierung stattgefunden, nach dem Vorschlage der Direction die Dividende der Actien A pro 1873 auf 6% festgesetzt und einen beinahe ¹/₄% betragenden Ueberschuss auf die Rechnung pro 1874 übertragen.

Die Concessions-Urkunde, welche der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn bezüglich des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Altwasser oder einem anderen geeigneten Punkt der genannten Bahn bis zur Böhmischen Landesgrenze ertheilt worden ist, bestimmt: 1. Die Vollendung und Inbetriebnahme vorgenannter Bahn muss längstens bis zum 31. December 1876 erfolgen. 2. Für den Bau und Betrieb derselben sind dieselben Bedingungen, welche in der Concessions-Urkunde vom 6. April 1872 für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen von Breslau nach Raudten und von Rothenburg nach Stettin und Swinemünde festgesetzt sind, mit Ausnahme der sub IV daselbst zu Gunsten der Postverwaltung des Deutschen Reiches enthaltenen Bestimmungen massgebend. 3. Der Postverwaltung des Deutschen Reiches gegenüber ist die Gesellschaft bezüglich der neuen Bahnstrecke zu denselben Leistungen verpflichtet, welche ihr bezüglich der alten Bahnstrecke Breslau-Waldenburg nach der ursprünglichen Concessions-Urkunde und den dieserhalb mit der Postverwaltung geschlossenen Verträgen obliegen. 4. Die Gesellschaft hat sich allen Bestimmungen des bezügl. Deutsch-Oesterreichischen Vertrages zu unterwerfen. Am 8. und 9. d. Mts. hat die landespolizeiliche Prüfung und Feststellung der Strecke Cüstrin-Bärwalde sowie der projectirten Bahnhofsbauten in Cüstrin stattgefunden.

Im Verfolg der zwischen der Rechte-Oder-Ufer- und der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft gepflogenen Verhandlungen werden nun auch die Actionäre der letztgenannten Gesellschaft zum 29. d. M. zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einberufen, auf deren Tagesordnung folgende Gegenstände: Berathung und Beschlussfassung über den von uns in seinen Grundzügen mitgetheilten Vertrag mit der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme einer 10-jährigen Zinsgarantie für die Stamm-Prioritäts-Actien mit 4 pCt. p. a. unter Ueberlassung des Betriebes der Oels-Gnesener Eisenbahn an die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn für die Dauer der Zinsgarantie; ferner Beschlussfassung über einen Vertrag mit der Baugesellschaft für Eisenbahn-Unternehmungen F. Plessner & Co. wegen Uebernahme der weiteren Bauausführung der Oels-Gnesener Eisenbahn durch die Direction der Letzteren für Rechnung der Baugesellschaft.

Vom Handelsminister ist dem durch den Oberbürgermeister Boie in Bromberg vertretenen Comité die Erlaubniss zur Ausführung der Vorarbeiten für eine directe Bahn von Bromberg nach Gnesen ertheilt worden und werden diese Arbeiten sofort begonnen.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft hat ihren Geschäftsbericht pro 1873 vertheilt. Das verflossene Jahr gehörte trotz des „Kraches" auf dem Geldmarkte und des Druckes auf die Waaren- und Güterbewegung in der vergangenen Periode von 24 Jahren zu den besten und lukrativsten des Unternehmens. Der Bericht erwähnt im Eingange, dass die durch den Rücktritt des langjährigen Directors der Bahn Dr. Behn erledigte Stelle des Vorsitzenden der Direction, dem technischen Director Benda übertragen worden ist. — Die Einnahmen der Bahn haben sich in dem letzten Jahre, namentlich durch die Eröffnung der (von Erlanger gebauten) Eisenbahnlinie von Lübeck nach Eutin erheblich vermehrt, indem durch diese Bahn ein abgekürzter Weg für die Personen- und Güterbewegung zwischen Berlin und Kiel gewonnen wurde. — Auch die Vorarbeiten für die Elbbrücke bei Lauenburg sind auf einem Standpuncte angekommen, dass alle Aussicht vorhanden ist, der Bau der Brücke werde mit Beginn des Jahres 1875 in Angriff genommen werden. Wie bedeutend der Güterverkehr speciell für Lübeck gestiegen ist, erhellt aus der Thatsache, dass trotz der Neuanschaffung von 100 Güterwagen die Getreideladungen, welche per Seeschiffe ankamen, häufig mehrere Tage auf Weiterbeförderung im Hafen liegen bleiben mussten und hat sich der Güterverkehr auf dem Bahnhofe in Lübeck (unberücksichtigt des Durchgangs-Verkehrs) seit 1869 genau verdoppelt: 1869: 2 247 839 Ctr. und 1873: 4 342 140 Ctr. Die langjährige Klage der Eisenbahngesellschaft gegen den Preussischen Fiscus, dass letzterer die Bahn für die Preussischen Betriebsstrecken zu hoch besteuere, scheint endlich unter dem Finanzminister v. Camphausen Berücksichtigung gefunden zu haben; zunächst ist wenigstens von der Einziehung der Eisenbahnsteuer für 1872 Abstand genommen worden.

Ueber die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn ist Folgendes zu berichten: Zunächst wurde der von der Special-Direction vorgelegte Geschäftsbericht mit allseitig grosser Befriedigung entgegengenommen und sodann die Dividende dem bekannten Vorschlage des Administrationsrathes zufolge auf 9 Proc. festgesetzt. Die von der Direction zur Anlage des rechtsrheinischen Central-Bahnhofes Speldorf, zur Erweiterung von Bahnhöfen und anderweitiger Betriebs-Einrichtungen, sowie zum Bau verschiedener Anschluss- und Zechenbahnen verlangten Mittel im Gesammtbetrage von 10 Millionen Thlr. wurden bewilligt und erhielt die Direction die Ermächtigung, Actien und Obligationen bis zum Betrage genannter Summe bestmöglichst zu emittiren. Was den Geschäftsbericht pro 1873 anbetrifft, so hat derselbe allseitig durchaus befriedigt und wir glauben, dass derselbe bei näherer Durchsicht noch mehr befriedigen wird. Ergiebt derselbe doch, dass die Gesellschaft nunmehr (einschliesslich des aus Actien-Emissionen gewonnenen und noch nicht verwendeten Agios von 3 362 000 Thlr.) über 12 Millionen Thlr. in verschiedenen Reserven besitzt. Es repräsentirt dies etwa 12 Proc. des gesammten bisherigen Actien- und Anleihecapitals. Wir kommen auf dem Bericht noch eingehend zurück.

* **Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.** Im Monat April 1874 wurden befördert: 17 331 Personen und 675 870 Centner Güter und dafür eine Einnahme von 21 993 Thlr. 1 Ngr. 4 Pf. erzielt, gegen 10 410 Thlr. 28 Ngr. 2 Pf. im Vorjahre, mithin 1874 mehr 11 582 Thlr. 3 Ngr. 2 Pf.

Ausland.

— *st* — **Schweizerische Westbahnen.** (Generalversammlung und Geschäftsbericht pro 1873.) Die Generalversammlung am 16. Mai a. c. wurde vor dem statutenmässigen Termine und ehe sämmtliche Rechnungen des Jahres 1873 festgestellt werden konnten, einberufen, um einige für die Gesellschaft höchst wichtige Fragen baldmöglichst zur Entscheidung bringen zu können. Der dieser Generalversammlung erstattete Bericht kann daher die Ergebnisse des abgelaufenen Betriebsjahres nur approximativ angeben; ebenso fehlen darin die

*) Die Vorlage wegen der Eisenbahn-Tariferhöhung wurde in der Sitzung des Bundesrathes vom 11. d. M. mit einigen Modificationen angenommen, deren wesentlichste dahin geht, dass der Bundesrath bei principiellen Abänderungen des Tarifs ausser den Eisenbahn-Directionen auch die Organe des Handelsstandes gutachtlich befragen soll. Auch ist die Genehmigung zur Erhöhung der bestehenden Gütertarife um 20 Proc. den Eisenbahnverwaltungen nunmehr auf Grund der Beschlüsse des Bundesrathes vom 11. d. M. durch Rescript des Handelsministers vom gleichen Tage II. 14539 V. 151 bereits ertheilt worden. Dieselbe ist von der Berlin-Anhaltischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn sofort publicirt worden und tritt mit dem 1. August d. J. in Kraft. Die Tariferhöhung ist also nunmehr eine Thatsache, an welcher nichts mehr zu ändern ist.

statistischen Mittheilungen über den Verkehr, welche erst später veröffentlicht werden, worauf wir dann zurückkommen.

Die Einnahmen haben sich im Jahre 1873 im Ganzen auf 12 037 701 Frcs. und pro Kilometer auf 36 258 Frcs. gehoben, gegen das Vorjahr mehr um 816 991 Frcs. oder pro Kilom. um 2460 Frcs. Diese Mehrung beträgt fast das Doppelte der des vorhergehenden Jahres und hat ihren Grund nicht in aussergewöhnlichen Verhältnissen, sondern in der normalen Entwicklung des Verkehrs.

An Betriebsmitteln waren Ende 1873 vorhanden: 86 Locomotiven, 304 Personenwagen mit 12471 Plätzen, 84 Gepäck- und 1762 Güterwagen mit 16887 Tonnen Ladefähigkeit. Die Locomotiven haben 2 280 887 Kilom., die Züge 2 071 209 Kilom. (gegen 1 940 722 im Vorjahre) zugelegt.

Die Ausgaben betrugen: Für Central-Administration 223 947 Frcs., für Verwaltung 134 514 Frcs., für commerziellen Dienst 1 557 998 Frcs. für Bahnhöfe etc. 293 965 Frcs., für Bahnerhaltung 1 414 382 Frcs., für Zugförderungsdienst 2 395 067 Frcs., für Verschiedenes 248 173 Frcs., zusammen 6 218 046 Frcs. Hiervon gehen ab für Neubauten und Materialanschaffungen 255 765 Frcs., so dass sich eine eigentliche Betriebsausgabe von 5 962 281 Frcs. ergibt = 17 959 Frcs. pro Kilom. oder $49,_1$% der Bruttoeinnahme. Gegen das Vorjahr sind die Ausgaben um 584 980 Frcs. oder um $10,_8$% gestiegen und zwar hauptsächlich wegen der hohen Preise des Feuerungs- und Bahnunterhaltungsmaterials.

Der Reinertrag stellt sich auf 1 445 721 Frcs. und soll derselbe verwendet werden, wie folgt: 50 000 Frcs. in den Reservefond zu Gunsten der Hypothekgläubiger der Gesellschaft Ouest-Suisse, 94 000 Frcs. zum Erneuerungsfond, 50 000 Frcs. zur Tilgung der Emissionskosten von Anleihen, 1 136 000 Frcs. zur Vertheilung einer Dividende von 8 Frcs. auf die Actie ($1^3/_5$%) und 115 721 Frcs. übertrag auf 1874. Die Dividende ist die gleiche wie im Vorjahre.

Die Generalversammlung hat sämmtliche Anträge des Verwaltungsrathes mit grosser Majorität genehmigt, darunter folgende: Vermehrung des Gesellschaftscapitals um 14 Mill. Frcs. durch Ausgabe von privilegirten Actien; Genehmigung des Ankaufs der Lige d'Italie durch das Consortium der Waadtländer Finanzgesellschaft und der Schweiz. Westbahnen, sowie der Bedingungen über den Betrieb dieser Linie; Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Fortsetzung der Verhandlungen über den Pacht der Neuchateler Jurabahn und zum Abschluss des bezüglichen Vertrages auf Grund des vorgelegten Entwufs.

— *r* — Italien. (Erträgnisse der Eisenbahnen im Monat März.) Die Gesammteinnahme der Eisenbahnen im Monat März 1874 betrug 11 471 165 Lire gegen 11 408 692 Lire im gleichen Monat des Vorjahres. Im Monat März 1874 standen im Betriebe 6924 Kilom., im März 1873 6806 Kilom. — Auf die einzelnen Bahnen repartirt sich die Summe der Einnahme wie folgt:

Staatsbahnen	1 023 582 Lire.
Oberitalienische Bahnen	6 449 991 „
Römische	2 199 484 „
Südbahnen	1 698 658 „
Sardinische Bahnen	65 478 „
Turin Ciriè	26 033 „
Turin Rivoli	7 939 „
	11 471 165 Lire.

Es stellen sich nun bei Berücksichtigung der Ergebnisse, in den beiden ersten Monaten 1874 für das erste Quartal 1874 vergleichsweise mit dem ersten Quartal 1873, einerseits als Gesammteinnahmen und andererseits als Ertrag per Kilomer nach den Bahnen die folgenden Hauptsummen dar:

	Länge der Linien Kilometer	Gesammteinnahme Lire		Einnahme per Kilom. Lire	
Staatsbahnen	1036	2 855 444	+442	2777	—
Römische	1629	5 899 116	+56 646	3757	+12
Oberitalienische	2682	17 318 012	+963 068	6527	+218
Südliche	1392	4 901 856	+46 117	3526	—92
Sardinische	152	192 276	+30 160	1264	+198
Turin Ciriè	21	71 074	+1 576	3384	—75
Turin Rivoli	12	20 610	+1 578	1717	+131
Total	6924	31 258 388	1 096 435	4579	+82

An neuen Linien wurden im ersten Quartal 43 Kilometer eröffnet, nämlich die am 1. März l. J. dem Verkehr übergebene Bahnstrecke Orvieto-Orte der Römischen Eisenbahnen. —

* Die Hangö-Eisenbahn in Finnland. Die Hangö-Eisenbahn über deren bauliche Verhältnisse wir in Nr. 106, S. 1238 des vorig. Jahrg. ausführlich berichteten, ist in den Jahren 1872 und 1873 erbaut und am 26. September (8. October) 1873 dem Betriebe übergeben worden. Der Baucontrahent, welcher den ganzen Bau der Bahn nicht gegen Zahlung in baarem Gelde, sondern in Obligationen übernommen hatte konnte jedoch in Folge der allgemeinen Geldkrise nur einen geringen Theil der Obligationen auf dem gewöhnlichen Wege der Subscription im Auslande unterbringen und in Folge dessen seinen Verpflichtungen nicht nachkommen.

Behufs Anschaffung der erforderlichen Geldmittel, sowohl zur Befriedigung der Creditoren des Erbauers als auch zur Hebung des Transitohandels über Hangö wurde in der Generalversammlung am 22. April (4. Mai) 1874 daher beschlossen: zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten die Direction zu bevollmächtigen, die Hangöbahn durch Verkauf sämmtlicher Actien der Bahn im Betrage von 8 000 000 Mark Finn. nominell und der unrealisirten Obligationen im Betrage von 17 961 943 Mark Finn. 20 Pen. nominell aus freier Hand, doch nicht unter dem Preise von 15 000 000 Mark Finn., zu versilbern. Sollte der Verkauf der Bahn auf diesem Wege nicht gelingen, so wird die Direction ermächtigt, den Verkauf der Bahn am 19. Juni (1. Juli) 1874 unter Hammerschlag zu bewerkstelligen.

Die Direction ladet jetzt die resp. Käufer ein, sich am genannten Tage auf der Station Hyvinge einzufinden und bringt denselben zur Kenntniss, dass das Obligationscapital der Gesellschaft im Ganzen 20 000 000 Mark Finn. nominell und das Actiencapital 8 000 000 Mark Finn. nominell beträgt, von dem Obligationscapital inzwischen im Auslande ein Betrag von 2038056 Mark Finn. 80 Pen. nominell verkauft worden ist und dass die Hangöbahn durch den Ankauf von Auction sowohl aller Actien im Betrage von 8000000 Mark Finn. nominell, als auch der noch nicht verkauften Obligationen im Betrage von 17961943 Mark Finn. 20 Pen. nominell erworben wird. Sonach bleiben die schon verkauften Obligationen in den Händen der früheren Inhaber im Auslande, für welche die Verpflichtungen laut Concession und Statuten auf die Hangöbahn fortbestehen.

Aus der betreff. Bekanntmachung der Direction entnehmen wir noch den interessanten Umstand, dass die Hangö-Eisenbahn-Actiengesellschaft laut Allerhöchst bestätigter Concession, das Privilegium geniesst, alle Transitowaaren, welche von Hangö nach St. Petersburg und von da zurück nach Hangö gehen, auf der ganzen Strecke der Finnländischen Staatsbahn zu einem ermässigten Tarife à $1^1/_2$ Penni per Finnische Meile und Finn. Centner (d. h. $^1/_{66}$ Kop. per Pud und Werst) ohne Unterschied der Classen, also ohne jegliche Güterclassification Waaren-Tarife führen zu dürfen, so dass also dadurch der Transport von ausländischen Waaren über Hangö nach St. Petersburg zu einem überaus wohlfeilen Preise geschehen kann.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

18.	Juni	*Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
20.	„	Dniester-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Siehe S. 459.
20.	„	Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. S. S. 439.
20.	„	Saaleisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
22.	„	*Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig.
23.	„	Gössnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Ronneburg
23.	„	Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn zu Schwerin.
23.	„	Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn zu Zwickau.
23.	„	Ungarische Nordostbahn zu Budapest.
24.	„	Brölthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Cöln.
24.	„	Warschau-Wiener Eisenbahn-Ges. zu Warschau.
25.	„	Warschau-Bromberger Eisenbahn-Ges. zu Warschau.
25.	„	Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zu Altona. Siehe Bekanntmachung S. 459.
25.	„	Kaiser Franz-Josefs-Bahn zu Wien.
25.	„	Mährische Grenzbahn zu Wien.
25.	„	Ostrau-Friedländer Eisenbahn zu Wien.
26.	„	Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin. S. S. 506.
26.	„	Halle-Sorau-Gubener Eisenb.-Gesellschaft zu Berlin. S. S. 471.
26.	„	Oesterr. Nordwestbahn-Gesellschaft zu Wien.
26.	„	Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach.
26.	„	Warschau-Terespoler Eisenbahn zu Warschau.
27.	„	Angermünde-Schwedter Eisenbahn-Ges. zu Schwedt a. O.
27.	„	Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft zu Elberfeld. S. S. 439.
27.	„	*Eisenbahn-Gesellschaft Erfurt-Hof-Eger zu Erfurt. S. S. 506.
27.	„	Lodzer Fabriks-Eisenbahn-Ges. zu Warschau.
27.	„	Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu Wien. S. S. 487.
27.	„	Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Eisenbahn zu Wien.
27.	„	Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben. S. S. 471.
27.	„	Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag
27.	„	Schweizerische Nordostbahn zu Zürich.
27.	„	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn zu Wien.
29.	„	Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
29.	„	Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn-Gesellschaft zu Plauen i/V.
29.	„	Gotthardbahn-Gesellschaft zu Luzern.
29.	„	*Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
29.	„	Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zu Breslau. S. S. 510.
29.	„	Rumänische Eisenbahn-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
30.	„	*Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. S. S. 471.
30.	„	Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft zu Berlin.
30.	„	Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn zu Dortmund.
30.	„	Hannover-Altenbekener E.-Ges. zu Hannover.
30.	„	Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln. S. S. 471.
30.	„	Kronprinz Rudolfbahn zu Wien. S. S. 487.
30.	„	Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft zu Nordhausen. Tagesordnung siehe in No. 45, Seite 497.
30.	„	Sächsische Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Dresden.
30.	„	Ungarische Ostbahn zu Budapest.
30.	„	Römische Eisenbahnen zu Florenz.
30.	„	Vorarlberger Eisenbahn zu Wien.
4.	Juli	*Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
6.	„	Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.

(Fortsetzung auf Seite 544.)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. Mai 1874.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	91 3/4	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	98 1/2	%
do. III. Emiss.	5	B.	98 1/2	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	81 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	102 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Aunaberg-Weipert	5	L.	91 1/2	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	101	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	100 1/2	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	100	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	99 1/2	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	99 1/8	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4 1/2	B.	100 1/8	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Serie	4 1/2	B.	100 1/8	%
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	85 3/4	%
do. III. Serie B. * 3 1/4.	3 1/2	B.	85 3/4	%
do. III. Serie C.	3 1/2	B.	78 7/8	%
do. IV. Serie	4 1/2	B.	—	%
do. V. Serie	4 1/2	B.	100 1/8	%
do. VI. Serie	4 1/2	B.	100 1/8	%
do. VII. Serie	5	B.	102	%
do. Nordbahu	5	B.	102 1/2	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Serie	4 1/2	B.	—	%
do. Dortmund-Socst	4	B.	91 1/2	%
do. do. II. Serie	4 1/2	B.	99	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	91 3/4	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	91 1/2	%
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Berlin-Auhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4 1/2	B.	101 1/2	%
do. Lit. B.	4 1/2	B.	101 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Borliu-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	93 1/4	%
do. D.	4 1/2	B.	100 1/2	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	93 7/8	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	93 7/8	%
do. IV. Emiss. *	4 1/2	B.	101 5/8	%
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	94	%
Böhmische Nordbahu	5 i. S.	L.	90 3/4	% à 200 Thlr = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	88	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunau-Strasswalchner	5 i. S.	W.	27	fl. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	4 1/2	B.	100 3/8	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4 1/2	B.	100 3/8	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4 1/2	B.	100 3/8	% à do. do.
Brünn-Rossitz *	5 i. S.	L.	92 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	93 7/8	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	93 3/4	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	91 2/4	% à do. = do.
Chemuitz-Komotau	5	L.	58	% à 200 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	90 5/8	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	103 5/8	%
do. do.	4	B.	93 1/2	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	92 1/2	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B[a].	4 1/2	B.	100 5/8	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	92 3/8	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	92 1/4	%
Crefeld-Kreis-Kempten	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Dniesterbahn	5 i. S.	W.	32	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Donau-Drau *	5 i. S.	L.	62 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5i.S.	L.	81 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	73 1/2	% à do. = do.
Ebensee-Ischl-Steger	5i.S.	W.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5i.S.	W.	77	% à do. = do.
Füufkirchen-Barcser*	5i.S.	W.	82 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn*	5i.S.	L.	98 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	93 1/2	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5i.S.	L.	93 1/4	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn	5i.S.	L.	79	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn	5	B.	100 1/4	% à 1000 Fs., 300 Fs. = 80 Thlr.
Graz-Köflach	4 1/2 i. S	L.	86 3/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5i.S.	L.	96 1/2	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	91 3/4	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben	5	B.	96	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	100	% in fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	93 3/4	% in Thlr. à 105 kr.
do. do.	5	F.	104	% 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	94 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000, 500, 100 fl.
	ö. W. 5	W.	89	do. pr. 100 fl. ö. W.
do.	5i.S.	W.	105	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5i.S.	W.	101 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5i.S.	W.	92 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. i. S. } à 300 fl. i. S.
do.* Emiss. 1862	5i.S.	W.	91 1/2	do. pr. 100 fl. i. S.
do.* Linz-Budweis	5i.S.	W.	101	do. pr. 100 fl. i. S.
do.* Emiss. 1870	5i.S.	W.	—	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
do.* Salzburg-Tirol	5i.S.	W.	—	do. pr. do. à do.
Kaschau-Oderberg*	5i.S.	W.	86 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronpriuz Rudolfsbahn*	5i.S.	W.	94 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5i.S.	W.	93 1/4	% à do.
do. Emiss. 1872*	5i.S.	W.	89 1/2	% à do.
Leipzig-Dresden Partial.	3 1/2	L.	108	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	97 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	97 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	97 1/4	% à 100 und 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	105 1/4	% a do.
Lemberg-Czernowitz*	5i.S.	L.	69 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	L.	79 1/4	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Em.	5i.S.	L	72 1/4	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5i.S.	L.	70 1/2	% à do. = do.
Leoben-Vordernberg	5i.S.	W.	—	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	101 3/4	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	95 1/4	%
do.	5	F.	105 1/8	%
Lundenburg-Nikolsb.-Grussbach	5i.S.	L.	31	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	27 3/4	% à do. = do.
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	100 5/8	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	100 5/8	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1873	4 1/2	B.	—	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	72 3/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	96	% à 100 Thlr.
do. I. Emiss.	4	L.	95 1/2	%
do. II. Emiss.	4	L.	94 3/4	%
do.	4 1/2	L.	101 1/2	%
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	71 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	5i.S.	W.	46	% à 300 fl. do.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	67 1/2	% à do.
Märkisch-Posen	5	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Mehltheuer-Weida	5	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1868	1869	1870	1871	1872	1873	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1/2	3/5	3/5	1	1 1/4	4	B.	33 5/8	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	5	5	5	5	6	—	5	W.	139 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	7	5	5	—	—	5	L.	97	% à 100 Thlr.
A tona-Kiel	6	7	7	7	7 1/3	5	4	B.	108 1/4	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	7 1/4	6 1/10	6 3/10	6 1/2	6 9/10	4	B.	102 1/2	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	10	10	12	12	12	11	5	L.	131 3/4	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
do. Emiss. 1872 85% Eiuz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	120 1/2	do. pr. do. à do.
Baltische	—	—	—	—	3	3	3	B.	52 3/4	% 125 RS. = 136 Thlr.
Bayerische Ostbahn *	7 1/4	8 1/2	7 1/2	8	6 3/8	—	4 1/2	F.	109	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	8	8 1/2	8	7 1/2	6	—	4	B.	82 1/2	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt abgest.	13 7/12	13 7/8	16	18 1/2	17	16	4	B.	144	% à 200 ,,
Berlin-Dresden	—	—	—	—	5	5	5	B.	62 3/4	% à 100 ,,
Berlin-Görlitz	0	1	1	0	3 1/2	3	4	B.	78	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	99 3/8	% à 200 ,,
Berlin-Hamburg	9 1/2	10 1/2	10	10 3/4	12	10	4	B.	181	% à 200 ,,
Berlin-Potsdam-Magdeburg	17	18	20	14	8	4	4	B.	99 3/4	% à 100 ,,
Berliner-Nordbahn	—	—	—	—	5	5	5	B.	18	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	31	% à 200 ,,
Berlin-Stettin	8 1/6	9 1/6	9 1/6	11 5/12	12 3/4	10 3/4	4	B.	152	% à 200 ,,
Böhmische Nordbahn	5	3 1/2	3 1/2	4	3	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	6	7 1/4	7 9/20	8 1/4	5	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. do.
Braunau-Strasswalchner	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8 1/3	8 1/3	7 1/2	9 1/2	7 1/2	8	4	B.	100 3/4	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	—	—	—	5	0	5	B.	45 3/4	% à 200 ,,
Brest-Grajewo	—	—	—	—	5	2 1/2	5	B.	31 3/8	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	—	—	—	—	5	5	5	B.	40	% à 125 RS. — 136 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	8	3	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader Lit. A	12 5/21	12 5/21	13 13/14	18 1/10	10	5	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	—	—	—	5	5	0	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschuitz	7	7 1/2	7 1/4	8 1/2	7 1/2	10	4	L.	156	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	8 1/12	8 9/10	10 1/2	11 1/5	9 7/20	—	4	B.	119	% à 200 ,,
do. Lit. B.	—	—	5	5	5	—	5	B.	105 1/4	% à 200 ,,
Cottbus-Grossenhain	—	—	—	4	6	7 1/2	4	L.	111 3/4	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	5	5	5 1/2	—	5	L.	106	% à 200 ,,
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	5	5	0	0	o. Z.	B.	3 1/2	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	5	6	6	6	0	o. Z.	B.	10	% à 100 ,,
Cuxhaven-Stade 50% Einz.	—	—	—	—	6	6	6	B.	—	% à 200 ,,
Dniester Bahn	—	—	—	—	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Donau-Drau*(Battasz.-Domb.)	—	—	—	—	5	—	5	W.	—	do. pr. do.
Dux-Bodenbach	5	5	5	5	5	—	5	W.	95	do. pr. do.
do. Lit B.	—	—	—	—	5	—	5	W.	98	do. pr. do.
Erzherzog Albrechtbahn *	—	—	—	—	5	—	5	W.	—	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	7	7	5	5	5	—	5	W.	—	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * 5 2/10	7	7	8	8 1/2	7	8 1/2	5	W.	243 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gera-Plauen Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	37	% à 200 Thlr.
Glückstadt-Elmshoru	0	0	0	3	0	0	4	H.	—	% à 150 ,,
Gössnitz-Gera	—	—	—	4	4 4/5	—	4	L.	82 5/8	% à 100 ,,
Gotthardbahn 40% Einz.	—	—	—	—	6	6	6	B.	101 5/8	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	7	0	9	12	12	7 1/2		W.	175	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	—	4	4	4	0	0	4	B.	33 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm. Prior.	—	5	5	5	2 1/2	0	5	B.	51 7/8	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	1 5	5	5	5	0	5	B.	34	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	—	—	—	—	5	5	5	B.	39 1/2	% à do.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	5	5	0	5	B.	51 1/2	% à 200 Thlr.
do. do. II. Serie	—	—	—	—	5	5	5	B.	58 1/2	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	9	9 1/2	9 1/2	11	11 3/5	9	4	F.	129	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	19 3/4	20	17 1/7	16 1/5	14 2/7	13 1/3	5	W.	206	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Joscphsb. *	5	5	5	5	5	—	5	W.	198	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	8 1/5	6 3/10	7 13/14	5	—	5	W.	196	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M,

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nomiual-Betrag
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	97	%
do. II. Ser.	4	B.	94 1/4	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	97	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	—	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	—	% à do.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	101 1/4	% à do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3 1/2	B.	—	%
do. C.	4	B.	93 1/2	%
do. D.	4	B.	93 1/2	% à 1000, 500 und
do. E.*	3 1/2	B.	85	% 100 Thlr.
do. F.* 3 1/2	4 1/2	B.	100 7/8	%
do. G.	4 1/2	B.	100 5/8	%
do. H.*	4 1/2	B.	101	%
do. von 1869	5	B.	103 1/2	%
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103 3/4	%
do. do.	4	B.	95 5/8	%
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	100 3/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	100 3/4	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	96 3/4	%
do. Lit. B.	5i.S.	W.	77 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	138	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	133	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	108 3/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	95 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	—	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	224	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	103 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	5	B.	103 1/2	% à do.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	81 3/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5i.S.	W.	98 1/2	% à 200 Thlr. — 300 fl. ö. W. i. S.
Pfälzische Maxbahn	4 1/2	F.	101	% à
Pfälzische Nordbahn	5	F.	103 1/2	% à
do. do.	4 1/2	F.	100 7/8	% à
Pilsen-Priesen	5i.S.	L.	79 1/8	% 100 Thlr. — 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	5i.S.	L.	42 3/4	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	46	do. pr. do.
Rechte Oderufer	5	B.	103 1/8	% à 500 u. 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	93	%
do.*	3 1/2	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865.	4 1/2	B.	100	%
do.	5	B.	102 1/2	%
Rhein-Nahe Bahn*	4 1/2	B.	102 1/4	% à 1000, 500 uud
do. II. Emiss.*	4 1/2	B.	102 1/4	% 100 Thlr.
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	100 1/2	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	100 1/2	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	—	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	99 1/2	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	99 5/8	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	99 3/4	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	99 1/2	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	100	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	80	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5i.S.	W.	85 1/4	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	95	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	101 1/2	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	94 1/2	% 100 Thlr.
do- IV. Emiss.	4 1/2	L.	101 3/8	%
do. V. Emiss.*	4 1/2	L.	101 3/8	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	96 3/8	% à 100 Thlr. = 136 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	93 3/4	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	90 3/4	% à do. do.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	W.	77 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	W.	69 1/2	% à 300 fl. do.
Ungarische Ostbahn*	5i.S.	W.	63 3/4	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Stuhlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	78	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Warschau-Terespol*	5	B.	97	% à 1000 u. 100 S. R. — 107 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	98 3/4	% à 500 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	97 7/8	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	95 7/8	% à do.
Werrabahn*	5	L.	97 1/4	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1868	1869	1870	1871	1872	1873	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in uud Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn Liuz-Budweis	—	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Kaschau-Oderberg*	—	5	5	5	5	—	5	W.	137	fl. ö. W. p. cingez. 100 fl. ö. W
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	—	5	5	5	5	—	5	W.	156	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	28 1/2	14	14 1/2	19	16 1/2	16 1/3	4	L.	224 1/4	% à 100 Thlr.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	—	—	—	—	5	—	5	L.	71	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	7	7	5	5	5	—	5	W.	142	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	2	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	11 1/5	10 3/10	9 9/10	11 3/4	11	9	4	F.	179	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	4 1/2	—	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	—	—	—	—	0	0	4	B.	19 1/4	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Lundenburg-Nikolsb.-Grussb.	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Magdeburg-Halberstadt	15	10 1/2	8 2/3	8 1/2	8 1/2	—	4	B.	103	%
do. Lit. B.	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/3	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	78	%
do. Lit. C.	—	—	—	—	5	15	5	B.	102	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig	19	14 1/2	12	16	14	4	4	L.	259	%
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	95	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	5	5	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	—	4	2	0	0	0	4	B.	41	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	0	1 5/8	—	5	B.	73 1/8	% à 200 „
Münster-Enschede Stamm-Prior.	—	—	—	—	1 1/2	5	5	B.	42 1/2	% à 200 „
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99	% à 100 „
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	5 1/2	5 4/10	6 4/10	8 3/4	7 1/2	5 1/2	4 1/2	F.	119	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	98 1/2	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt*	—	4	4	4	4	4	4	B.	60	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	5	1	0	0	0	5	B.	52 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkbg.) Stamm-Pr.	—	—	—	2 1/2	5	1—	5	L.	74 1/2	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	5	13 1/2	12 2/3	13 2/3	13 2/3	13 2/3	3 1/2	B.	158	% à 100 „
do. *Lit. B.	15	13 1/2	12 2/3	13 2/3	13 2/3	3 2/3	3 1/2	B.	141 1/2	% à 100 „
do. Lit. D.	—	—	—	—	—	—	3 1/2	B.	153	% à 100 „
Oberhessische*	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	—	3 1/2	F.	77	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	5	5	5	5	—	5	W.	176	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	1—	5	W.	79 1/4	do. pr. do. i. S.
Oesterr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	10 1/2	12	12	12	10	0	5	W.	315 1/2	fl. ö. W. pr. Stck. v. frs. 500
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	16 3/5	5	3	4	4	3	5	W.	138	fl. ö. W. pr. 200 fl. Eiuz.
Ostpreuss. Südbahn	—	0	0	0	0	0	4	B.	41	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	0	0	0	0	0	5	B.	76 5/8	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	—	—	1	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Ndd. V.-B.)	5	5	4 1/2	4 1/2	4 1/2	—	4 1/2	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4 9/10	6 3/4	6	4	4	F.	96 1/8	% à 500 fl. S. W.
Pommersche Centralbahn	—	—	—	4	4	—	o. Z.	B.	33 3/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	o. Z.	B.	20 7/8	% à 200 „
Prag-Dux	—	—	—	5	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	5	4	3	6	6 1/3	5	B.	117	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	5	6	6 1/3	5	B.	116 1/4	% à 200 „
Rheinische	7 1/3	7 4/5	8 2/5	10	9 2/5	9	4	B.	127 1/4	% à 250 „
Rheinische neue	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	à 20% 50 Thlr.
do. Stamm-Prior.	7 1/3	7 4/5	8 2/5	10	9 2/5	—	4	B.	—	% à 250 „
do.* Litt. B.	—	4	4	4	4	4	4	B.	93 3/8	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	26 7/8	% à 200 „
Rumäuische	—	—	—	—	3 3/5	—	5	B.	44 5/8	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	8	—	8	B.	90 7/8	% à 150 „
Russische Bahnen*	5	5	5 1/6	5 1/3	5 1/2	6 6/100	5	B.	100 5/8	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	48 1/4	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	25 1/2	% à 100 „
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	101 1/2	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	—	—	—	5	5	—	5	W.	134 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Thüringische	9	8 3/4	9	10 1/2	9	7 1/4	4	L.	117 1/2	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	L.	92	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	101 1/4	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	—	0	0	0	0	0	4	B.	32	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	9/10	1 1/6	1 1/20	1 1/4	—	5	B.	65	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	19 3/4	8 7/25	7 1/2	10	5 3/4	8 1/2	5	W.	209	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	7	7	8	9	7	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	5	—	5	W.	104	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	—	—	5	5	5	—	5	W.	105	fl. do. pr. do.
Ungar. Ostbahn*	—	5	5	5	5	—	5	W.	49 1/2	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	—	—	—	—	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Bromberg	—	—	—	—	4	—	4	B.	—	% à 500 R. P.
Warschau-Terespol*	—	5	5 1/2	5 1/2	—	—	5	B.	100	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	6 2/3	9 7/12	12	12	10	—	5	B.	85	Thlr. pr. 60 Rub.
Weimar-Gera*	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	75	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	56 1/2	% à 200 „
Werrabahn	2 1/4	1 1/3	1	3	2 2/3	—	4	F.	49	% à 100 „
Zwickau-Lengenf.-Falkenst. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	40	% à 200 „
Schweizer Centralbahn	6 2/5	6 4/5	6 8/10	9	9	—	ob. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 1/2	7	9	8	—	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahuen	0	0	0	0	0	—	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	0	0	0.4	2	1 3/5	1 3/5	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	8 2/3	11 1/5	11 1/5	—	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	15 1/4	16 3/4	10 1/2	14 1/2	16 3/4	16 3/4	„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahu	6 3/5	6 3/5	5	6 5/8	6 3/5	6 3/5	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	8		8	8	8	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7			7	—	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12			12	12	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Submissionen.

(Fortsetzung von Seite 542.)

(Fortsetzung von Seite 542.)

Termin		Submittirende Bahn		Gegenstand der Submission	Seite
17.	Juni	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen	481
18.	„	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer E.	Erd-, Maurer- und Zimmer-arbeiten	—
18.	„	zu Winnenden	Murr-Bahn	ca. 17000 Ctr. Roman-Cement	—
18.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Drehscheiben	490
18.	„	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Heizkasten	501
18.	„	zu Hildesheim	Hannov.-Altenbeken	Barrièren	—
18.	„	daselbst	dieselbe	Gradientenzeiger, Warnungs-tafeln etc.	—
18.	„	zu Cassel	Hannov. Staatsb.	Wasserleitungsröhren f. Bahnh. Hildesheim	—
19.	Juni	zu Sorau	Niederschles.-Märk. E.	Brückenbohlen, resp. Oel-anstrich eis. Brücken	—
19.	„	zu Wien	Gl.-Insp. der Oesterr. E.	Stations-Hochbauten für Tarnow-Leluchow	—
19.	„	zu Elbing	Preuss. Ostbahu	Steine u. Mauersand	—
20.	„	zu Aachen	Aachener Industrieb.	Locomotive	—
20.	„	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Locomotivschuppenbau zu Krauchenwies u. Schwackenreuthe	—
20.	„	zu Berlin	Berlin-Hamburg	Personen-, Gepäck- und Vieh-wagen	—
20.	„	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	Kies	—
20.	„	zu Leipzig	Sächs. Staatsb.	Erdarbeiten und Kunstbauten der neuen Verbindungsbahn	—
22.	„	zu Gevelsberg	Enneppethalbahn	Maurerarbeiten etc.	—

22.	Juni	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	547
22.	„	zu Breslau	Rechte-Oderuferb.	Materialienverkauf	501
22.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Oberbaumaterialien	530
22.	„	zu Geldern	Venlo-Hamburger E.	40 Schlagbarrièren u. 83 Warnungstafeln	—
22.	„	daselbst	dieselbe	Zoll- u. Güterschuppen resp. Empfangsgebäude auf Bahnh. Venlo, Straelen u. Geldern	—
23.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Drehscheiben	513
23.	„	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk. E.	Wasserleitung auf Bahnh. Dittersbach	—
23.	„	zu Posen	Posen-Creuzburg	Maurer-, Steinhauer-, Zimmer- etc. Arbeiten	—
23.	„	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Materialien-Verkauf	529
23.	„	zu Tilsit	Tilsit-Memel	Hochbauarbeiten	—
23.	„	zu Paderborn	Westfälische E.	Eisenbahn-Postwagen	511
24.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Zimmer- und Eisenarbeiten	—
24.	„	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	10000 Stück Drahtzaunpfähle	—
24.	„	zu Cöln	Rheinische E.	Hochbauarbeiten	—
24.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Kunstbauten	—
24.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Felsenarbeiten	513
24.	„	zu Memel	Tilsit-Memel	Empfangsgebäude, Güter- und Wagenschuppen etc.	—
25.	Juni	zu Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	Material-Verkauf	—
25.	„	zu Frankfurt a. O.	Niederschl.-Märk. E.	Verkauf von Dispositions-Ländereien	—
25.	„	zu Breslau	Oberschles. E.	Verkauf alter Schienen	488
25.	„	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Hölzer	—
26.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Werkstatts-Materialien-Verkauf	536
27.	„	daselbst	dieselbe	Winterschutzkleidungsstücke	537
28.	„	zu Dresden	Pirna-Kamenz	Eiserne Oefen	548
29.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schwellen	511
29.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Materialien-Verkauf	—
30.	„	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Electromagnetische Klingelwerke etc.	537
30.	„	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Verkauf von Locomotiven etc.	511
30.	„	zu Cassel	Main-Weserb.	Dienstwohngebäude zu Wilhelmshöhe, Gensungen und Neustadt	—
30.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Wagendecken	547
30.	„	zu Guben	dieselbe	eis. Ueberbau zur Neisse-Brücke	547
30.	„	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Felsenarbeiten	529
29.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Materialien-Verkauf	—
2.	Juli	zu Strassburg	Elsass-Lothringische E.	Materialienverkauf	—
6.	„	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen etc.	549
10.	„	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Erd- und Maurerarbeiten	549
13.	„	zu Creuznach	Rhein-Naheb.	Schienen-Verkauf	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Bilanz der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft pro 31. December 1873.

Activa.

		Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.
1.	Haupt- und Zweigbahn	—	—	—	—	15396897	25½
2.	Bahnstrecke Coburg-Bayerische Grenze	—	—	—	—	1122190	28½
3.	Materialien-Bestände und Vorschüsse für den Betrieb 1874	—	—	—	—	135511	46¼
4.	Baarbestände bei Banken, Sammelcassen und Expeditionen	—	—	—	—	123840	32½
5.	Diverse Debitoren	43819	46¾	—	—	—	—
	Aus dem Betriebsfonds allmälig zu ersetzende Convertirungs-Kosten	262362	37½	—	—	306182	24¼
6.	Bestand an Effecten der unter den Passivas laufenden No. 8—11 bezeichneten Fonds	—	—	—	—	577675	—
	Summa	—	—	—	—	17662297	37

Passiva.

		Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.
1.	Stammactien, 50069 Stück, à 175 Fl.	—	—	8762075	—	—	—
2.	a) Stammprioritäts-Anleihe, Kapitalrest	5493950	—	—	—	—	—
	b) bereits getilgt	193550	—	5687500	—	—	—
3.	Aus dem Bau gemachte und verwendete Einnahme	—	—	261633	23	—	—
4.	Aufwand aus dem Reservefond für Nachtragsbauten und Betriebsmittel	—	—	685689	2½	15396897	25½
5.	a) Schuldrest an die Königl. Bayerische Eisenbahn-Hauptcasse wegen der Strecke Coburg-Bayer. Grenze	—	—	899664	15½	—	—
	b) bereits getilgt	—	—	213460	44½	—	—
	c) aus dem Bau gemachte und verwendete Einnahme	—	—	9065	28½	1122190	28½
6.	Baare Cautionen	—	—	—	—	1849	2¾
7.	Unerhobene Dividende, Zinsabschnitte u. verlooste Obligationen	—	—	—	—	14165	57½
8.	Versicherungfond	—	—	—	—	80000	—
9.	Reservefond	292283	10¾	—	—	—	—
	Vorschuss an Convertirungskosten	106400	—	—	—	398683	10¾
10.	Beamten-Pensionsfond	—	—	—	—	224800	14¾
11.	Arbeiter-Kranken- u. Unterstützungscasse	—	—	—	—	6275	—
12.	Wirthschaftsfonds	—	—	—	—	140756	20¼
13.	Diverse Creditoren	16969	34	—	—	—	—
	Rückständige Convertirungskosten	155962	37½	—	—	172932	11½
14.	Staatssteuer auf 1873	—	—	2591	15¾	—	—
	Reingewinn	—	—	101156	29¾	103747	45½
	Summa	—	—	—	—	17662297	37

Meiningen, den 28. April 1874.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli d. J. beginnt der Umtausch von Talons und Coupons zu unsern 4% Prioritäts-Obligationen.

Zu dem Behuf ist unter Beifügung der bezüglichen Talons ein Verzeichniss, von welchem Formulare vom 20. Juni ab in unserm Hauptbureau abzufordern sind, in duplo einzuliefern, wovon das eine Exemplar mit Quittung zurückgegeben wird.

8 Tage nach der Einlieferung sind die neuen Couponbögen gegen Zurückgabe des ersten Verzeichnisses wieder abzufordern.

Der Umtausch geschieht bis weiter am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag jeder Woche von Vormittags 9 bis Nachmittags 1 Uhr.

Altona, den 30. Mai 1874.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Zahlung der am 1. Juli d. J. fällig werdenden halbjährigen Zinsen à 5% p. a. unserer Prioritätsanleihe erfolgt gegen Einreichung des Zinscoupons No. 6

vom 29. Juni d. J. ab

in den gewöhnlichen Geschäftsstunden:

1. bei unserer Hauptcasse hierselbst, Berliner-Strasse No. 76,
2. bei der Preussischen Bankanstalt Henckel-Lange in Berlin,
3. bei der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
4. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. und
5. bei der Provinzial-Disconto-Gesellschaft in Hannover.

Breslau, den 10. Juni 1874.

Die Direction.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der am 2. Januar d. J. stattgehabten Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1867 sind folgende Nummern gezogen worden:
148. 352. 422. 509. 622. 675. 683. 759. 818. 926. 1106. 1221. 1330. 1341. 1354. 1382. 1586. 1725. 1790. 1890. 2160. 2430. 2460. 2475. 2687. 2805. 2826. 2855. 2946. 3476. 3678. 3768. 4136. 4641. 4727. 5040. 5217. 5387. 5672. 5776. 5986. 6544. 6736. 6755.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. an bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen Vormittags von 10 bis 12 Uhr sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und der Zinscoupons No. 4 bis 12 statt.

Von der vierten Ausloosung pro 1873 sind die Prioritäts-Obligationen No. 2766, 3622 und 3654 zur Einlösung noch nicht präsentirt.

Lübeck, den 13. Juni 1874.

Die Direction.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

150 Stück wasserdichten Wagendecken

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 30. Juni d. J., Mittags 12 Uhr,

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagendecken“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 12. Juni 1874.

Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues zu 15 Oeffnungen der Neisse-Brücke bei Guben soll im Wege der Submission vergeben werden und ist Termin

auf Dienstag, den 30. Juni cr., Vormittags 10 Uhr,

in dem Bureau der unterzeichneten Betriebs-Inspection, Berlinerstrasse No. 4 anberaumt, bis zu welchem die Offerten franco mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung des eisernen Ueberbaues zur Neisse-Brücke bei Guben“

einzureichen sind.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen im diesseitigen Bureau zur Einsicht aus und können Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Guben, den 11. Juni 1874.

II. Betriebs-Inspection der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen die Erd- und Planirungsarbeiten von Station 263 bis Station 281, von Station 150 bis Station 157 und von Station 166 bis Station 183 der Bahnstrecke Cosel-Neustadt (3 Loose) im Wege der Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Centralbureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstasse No. 18 zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei, versehen mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung der Erd- und Planirungs-Arbeiten zur Eisenbahn Cosel-Neustadt O/S.“

bis zu dem

auf Montag, den 22. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,

in dem oben bezeichneten Centralbureau angesetzten Submissionstermin an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 10. Juni 1874.

Königliche Direction.

Hannoversche Staatsbahn.

Die auf dem Bahnhofe Hannover lagernden alten und resp. incurrenten Werkstatts-Materialien, als:

circa	30 000	Kilogr.	Eisenblech-Abfälle,
„	230 000	„	Schmiedeeisen-Abfälle,
„	60 000	„	Gusseisen-Abfälle,
„	1 500	„	alte gusseiserne Isolatoren,
„	180 000	„	Drehspäne, eiserne und stählerne,
„	100 000	„	verbranntes Schmiedeeisen,
„	10 000	„	verbranntes Gusseisen,
„	10 000	„	Gussfederstahl-Abfälle,
„	5 000	„	Federstahl-Abfälle,
„	5 000	„	alte eiserne Siederohre 3—4 m lang,
„	12 000	„	„ Radreifen von Gussstahl,
„	40 000	„	„ „ „ Puddelstahl,
„	5 000	„	altes Feuerbüchsen-Kupfer,
„	1 000	„	„ Röhren-Kupfer,
„	1 800	„	„ Stehbolzen-Kupfer,
„	150	„	„ Kupferblech (von Säure angefressene Kupfer-Cylinder),
„	300	„	„ Blechmessing,
„	1 500	„	Stahl-Abfälle I. Sorte (alte Werkzeuge etc.),
„	500	„	Stahl-Abfälle II. Sorte (alte Werkzeuge etc.),
„	60	„	altes Zink,
„	600	„	alte Pferdehaare,
„	500	„	Gummi-Abfälle mit Hanfeinlage und Eisendrahtspiralen,
„	600	„	Gummi-Abfälle ohne Hanfeinlage,
„	2 500	„	=3 Stück eiserne Laufachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben, 2 Stück mit Gussstahl-Bandagen, 1 Stück ohne Bandagen,
„	4 500	„	= 5 Stück eiserne Laufachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, 4 Stück mit Gussstahl-Bandagen, 1 Stück ohne Bandagen,
„	850	„	= 1 eiserne Laufachse mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
„	2 400	„	= 2 Stück eiserne Triebachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern ohne Bandagen,
„	2 400	„	= 2 Stück eiserne Triebachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben und Gussstahl-Bandagen,
„	29 400	„	=42 Stück alte Gussstahl-Mittelachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
„	9 000	„	=12 Stück alte eiserne Mittelachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, letztere mit gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,

circa 36 400 Kilogr. = 52 Stück alte eiserne Mittelachsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, letztere mit Puddelstahlbandagen,
" 500 " = 1 1/2 Paar schmiedeeiserne Wagenspeichenräder mit gusseisernen Naben ohne Bandagen,
" 950 " = 1 1/2 Paar schmiedeeiserne Wagenspeichenräder mit gusseisernen Naben und eisernen Bandagen,
" 2 600 " = 5 Paar gussstählerne Wagenscheibenräder (davon 1 Paar in Stücken),
" 4 900 " = 9 1/2 Paar schmiedeeiserne Wagenscheibenräder mit Puddelstahl-Bandagen,
" 4 200 " = 4 Paar schmiedeeiserne Locomotiv-Triebräder mit gusseisernen Naben ohne Bandagen,
" 400 " = 1 altes schmiedeeisernes Triebrad mit gusseiserner Nabe und Gussstahl-Bandagen,

3 Stück ausrangirte im Eisenbahnbetriebe nicht mehr brauchbare 4 rädrige offene Güterwagen No. 1121, 1244 und 1549,
1 Stück dergl. 8rädriger offener Güterwagen No. 1056,
1 " " 8rädriger Kieswagen No. 2726,

circa 130 Kilogr. Zink,
" 167 " 3 Stück gusseis. Schmelzkessel,
" 21 " 1 " " Verkuppelungstheil,
" 17,5 " 1 " " Zwischenstück zu Schieberführungen,
" 51 " 1 " " Achslager,
" 116 " 5 " " Buffereinsätze,
" 21 " 2 " " Kreuzkopfschuhe,
" 10 " 1 " " Schmierbüchse,
" 9 " 1 " " Ventilsitz,
" 244 " 2 " schmiedeeis. Telegraphen-Beschläge,
" 34,5 " 1 Rohr von Zinkblech mit 4 eisernen Flantschen zu Wasserkrähnen

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag, den 26. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr

im Bureau des Werkstätten-Maschinenmeisters Suck hierselbst angesetzt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Werkstatts-Materialien“

versehen, an denselben einzureichen sind. Nach dem Submissions-Termine eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen liegen im Bureau des Werkstätten-Maschinenmeisters Suck hierselbst, sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Lehrte und Wunstorf zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an den etc. Suck zu richtende Requisitionen gegen Erstattung von 5 Sgr. von demselben bezogen werden.

Hannover, den 8. Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Königl. Sächs. Staatseisenbahnbau.

Die Ausführung der innerhalb der I. Bausection der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn vorkommenden Erd- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten und zwar:

a) Accord II der Erd- und Felsenarbeiten mit Tunnel No. 1 in Rathmannsdorf,
b) Accord III und IV der Erd- und Felsenarbeiten bei Porschdorf und Kohlmühle,
c) Accord V dergleichen mit Tunnels No. 2 und 3 und Kunstbautenaccord XVIII bei Ulbersdorf,
d) Accord XV, XVI und XVII der Kunstbauten zwischen Wendischfähre und Ulbersdorf

soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche entweder bereits als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen Erlangung von Blankets über diese Arbeiten an das Bau-Sectionsbureau zu Rathmannsdorf bei Schandau wenden, woselbst auch nähere Auskunft über die Grösse und Lage der Accorde und beziehentlich Tunnels ertheilt wird.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 30. Juni d. J.

an das technische Hauptbüreau für Staatseisenbahnbau hier, Humboldstrasse 3, I versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten“ (beziehentlich auf Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 18. Juli dieses Jahres an ihre Angebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Dresden, den 9. Juni 1874.

Der Königliche Commissar für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.
Opelt.

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahnbau.

Die Ausführung der innerhalb der III. Bau-Section der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn vorkommenden Erd- und Felsenarbeiten, sowie Kunstbauten und zwar:

Accord X bis XIII der Erd- und Felsenarbeiten und
Accord XXIII bis XXV der Kunstbauten

soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche entweder bereits als bewährt bekannt sind oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen Erlangung von Blankets über diese Arbeiten an das Bau-Sections-Bureau zu Neustadt wenden, woselbst auch nähere Auskunft über die Grösse und Lage der Accorde ertheilt wird.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 24. Juni dieses Jahres

an das technische Hauptbureau für Staatseisenbahnbau hier, Humboldstrasse 3, I versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten“

(bez. auf Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis zum 11. Juli d. J. an ihre Angebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Dresden, den 6. Juni 1874.

Der Königliche Commissar für den Bau der Schandau-Neustädter Staatseisenbahn.
Opelt.

Königl. Sächs. Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn.

Lieferung eiserner Oefen.

Eisenwerke, welche gesonnen sind, eiserne Oefen für die Hochbauten der vorgenannten Staatseisenbahn zu liefern, wollen Musterbücher mit Angabe der Gewichte und completten Preise, letztere pro Stück franco Pirna oder Radeberg, an das technische Hauptbureau zu Dresden, Humboldtstrasse 3, I, bis zum

28. dieses Monats

einreichen.

Auswahl der Constructionen und der Bewerber bleibt vorbehalten.

Dresden, am 12. Juni 1874.

Der Ober-Ingenieur.
L. Neumann.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von
4 374 780 Kilogr. Eisenbahnschienen aus Bessemer Stahl,
7 123 900 Kilogramm Eisenbahnschienen aus Eisen,
284 350 „ Seitenlaschen,
25 860 „ Unterlagsplatten,
101 340 „ Laschenbolzen,
79 560 „ galvanisirte Tirefonds,
2640 „ Hakennägel
soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind bis zu dem am

Montag, den 6. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen etc.“

resp.

„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug“

an uns einzusenden und erfolgt die Eröffnung der Offerten zur vorangegebenen Terminstunde in Gegenwart der persönlich anwesenden Submittenten.

Strassburg, den 31. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft.
Submissionsverkauf von Locomotiven und Locomotivkesseln.

Zehn ältere Locomotiven, welche für starken Dienst zu leicht, jedoch noch anwendbar sind, sowie vier Stück Locomotivkessel, für industrielle Zwecke noch brauchbar, sollen im Submissionswege verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen nebst Beschreibung der zum Verkauf ausgesetzten Objecte können auf portofreie Anfragen von dem unterzeichneten Verwaltungsrathe bezogen werden. Gefällige Offerten wollen bis längstens **30. Juni c.** unter der Bezeichnung:

„Offerte auf Ankauf von Locomotiven und Dampfkesseln“

ebendahin eingesandt werden.

Mainz, den 6. Juni 1874.

Der Verwaltungsrath.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von
$2^1/_2$ Millionen Kilogramm Feinkornkopfschienen,
80 000 Stück eichenen Querschwellen
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm technischen Central-Bureau, Trankgasse No. 23, hierselbst einzusehen und von dort auf portofreie Anfragen zu beziehen. Offerten mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Oberbau-Materialien“, an welche die Submittenten bis zum 2. Juli cr. gebunden bleiben, sind **bis zum 22. Juni cr.** versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Cöln, den 9. Juni 1874.

Die Direction.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten, der Durchlässe und kleinen Brücken des I. Looses (Wriezen-Langsow) auf der Strecke Wriezen-Frankfurt a/O., $25{,}_{17}$ Kilometer lang, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen liegen im Bureau des Unterzeichneten, Louisenstrasse 25 und im Bureau des Abtheilungs-Baumeisters Werner in Wriezen a/O. zur Einsicht aus; Bedingungen und Massenberechnungen können auch auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien per Post vom Unterzeichneten bezogen werden.

Zur Eröffnung der eingegangenen Offerten, welche mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Erd- und Maurerarbeiten der Wriezen-Frankfurter Eisenbahn“

zu versehen und an den unterzeichneten Baudirector portofrei zu richten sind, ist auf

Freitag, den 10. Juli, Vormittag 11 Uhr,

ein Termin im Bureau des Unterzeichneten angesetzt.

Stettin, den 6. Juni 1874.

Der Baudirector der Berlin-Stettiner Eisenbahn.
Schorss.

Für Locomotivfahrbeamte.

Im hiesigen Dienstbereich sollen circa **40 Locomotivführer** oder **Locomotivheizer,** welche das Führerexamen abgelegt haben, sofort resp. im Laufe d. J. ausseretatsmässig eingestellt werden. Auch können solche Locomotivheizer berücksichtigt werden, welche mindestens ein Jahr im Locomotivfahrdienst beschäftigt gewesen und befähigt sind, das Führerexamen binnen Kurzem abzulegen.

Den Locomotivführern kann ausser den erheblichen Neben-Emolumenten an Kohlen- und Oelprämien, sowie Meilengeld eine Monats-Renumeration von $33^1/_3$—$41^2/_3$ Thlr., den Locomotivheizern eine solche von 25—$33^1/_3$, welche postnumerando zahlbar, sowie für das nächste Jahr das Einrücken in Etatsstellen in Aussicht gestellt werden.

Reflectanten, denen eine Dienstannahme hierselbst erwünscht ist, werden daher aufgefordert, sich in portofreien Briefen an die unterzeichnete Dienststelle zu wenden, welche ihnen die Eintrittsbedingungen umgehend mittheilen wird.

Königsberg, im Mai 1874.

Die Maschinen-Inspection der Königlichen Ostbahn.
Mohn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 49. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 22. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 20. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft ist die neu erbaute 1,5 Meilen lange Strecke von Zehlendorf (Station der Linie Berlin-Potsdam) über Schlachtensee nach Neu-Babelsberg mit den Stationen

Schlachtensee, Wannensee und Neu-Babelsberg

am 1. Juni d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 15. Juni 1871.

Die für den 1. d. Mts. festgesetzt gewesene Eröffnung der von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft erbauten Bielathalbahn von Türmitz nach Bilin hat, wie die Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft uns mittheilt, eingetretener Umstände wegen an jenem Tage nicht stattfinden können, sondern erst am 6. Juni d. J. Hiernach bitten wir den in unserer Bekanntmachung vom 28. Mai cr. (No. 44 S. 483 dieser Zeitung) angegebenen Eröffnungstermin zu berichtigen.

Berlin, den 15. Juni 1874.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Eisenbahngesetzgebung in England.

(Schluss aus voriger Nummer.)

Es braucht für unsere Leser nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass trotz all' dieser Detailsorgfalt der Gesetzgebung das Eisenbahnwesen Englands sich wesentlich unter dem Einflusse des „laisser faire, laisser aller" entwickelte. Die Gründe der Politik des Gehenlassens auf diesem Gebiete sind mehrfach, theoretische und practische; ein sehr practischer Grund ist die Schwierigkeit der Sache, nachdem einmal mächtige und concurrirende Eisenbahngesellschaften nicht bloss vorhanden, sondern auch in den beiden Häusern vertreten waren; die Manchesterleute und Freihändler waren aus theoretischen, Parlamentsmitglieder, die Actionäre oder gar Eisenbahnbeamte waren, aus practischen Gründen gegen einschneidende gesetzliche Massregeln; dazu kam sehr häufig die Schwäche der Regierung gegenüber einer von den Eisenbahndirectionen „gemachten" „öffentlichen Meinung" und jener bereits erwähnte hochconservative Respect vor den selbst ertheilten Privilegien. Nicht selten wird die Politik des Gehenlassens als Maske anderer Gründe verwendet; man muss es zwar gelten lassen, dass ein Mann wie Gladstone von der öffentlichen Meinung und deren Druck auf die Eisenbahngesellschaften (welche nach Peel Gefühle haben, die man möglichst wenig verletzen soll) mehr erwartet als von gesetzlichen Regelungen; aber wenn man Gründe hört, wie die: durch gesetzliche Vorsichtsanordnungen werde die Verantwortlichkeit der Bahnen vermindert, die Gesetzgebung habe nicht das Recht, sich in die Arbeitsverträge Erwachsener zu mischen, sie könne die Gesellschaft wohl zu Schadenersatz, nicht aber zu Reparaturen verpflichten, so ist man nahezu versucht, diese Gründe für Scheingründe zu halten und dahinter Unredlichkeit zu wittern. Und liest man Gesetzesbestimmungen wie die, dass jede Eisenbahngesellschaft das Recht haben soll, Inspicienten für ihren Betrieb zu ernennen — was ihr wohl nie Jemand streitig gemacht haben dürfte —, so verfällt man ebenso unwillkürlich auf den Gedanken, die Gesetzgebung habe Derartiges nur gemacht, — ut aliquid fecisse videatur!

Alle diese und ähnlichen Besonderheiten des Englischen Eisenbahnrechts und seiner Entwickelung in ihrem historischen

Zusammenhange hat Cohn in richtiger Betonung des Eigenthümlichen dargestellt und erörtert. Aber nicht dies allein ist verdienstvoll: als Hauptsache muss die Erörterung jener Gesetzgebungsfragen, welche in allen Ländern mit nur graduell unterschiedener Intensität auftreten, betrachtet werden, die wirthschaftspolitischen Fragen des Eisenbahnverkehrs überhaupt, soweit dieselben von der Eisenbahngesetzgebung berücksichtigt werden. Cohn hat es verstanden, diese Fragen, so zu sagen die Constanten der Eisenbahngesetzgebungen, und ihre Beantwortung durch das Englische Recht in chronologisch geschlossener Reihenfolge, verwebt mit den Singularitäten des Englischen Gesetzgebungswesens, jedoch nicht verdunkelt durch diese, durchsichtig und so anziehend als der Stoff es gestattet, darzustellen.

Der Verfasser beginnt mit der Englischen Wegegesetzgebung, speciell den Turnpicke-Acts; handelte es sich hierbei noch nicht um Privatspeculationen, so traten diese mit desto grösserem Eigenstreben in den Canalunternehmungen zu Tage; die letzteren regelte eine Anzahl von Canal-Acts, welche in den wichtigsten Beziehungen die Vorbilder der Eisenbahngesetze wurden; abgesehen von Schienenwegen, welche Grundbesitzer auf eigenem Grund und Boden zum Eigengebrauche bauten, und kleinen Pferdebahnen war es die Liverpool-Manchester Bahn, welche den Reigen der grösseren Eisenbahngesellschaften eröffnete; die Rechtsverhältnisse dieser ersten Dampfwagen-Bahn ordnete ein Specialgesetz, die Liverpool-Manchester Railway Act vom Jahre 1826. Da dieser Acte nicht bloss gelungene Versuche Stephenson's, ja noch frühere, sondern auch bedeutende Anzeichen dafür vorangingen, dass die Speculation sich des neuen Verkehrsmittels mit einer die allseitige Concurrenz sofort wachrufenden Wuth bemächtigen werde, so hätte das Englische Parlament schon im Jahre 1826 ohne die Gabe der Prophetie zu besitzen, die Bedeutung der Concurrenz in's Auge fassen können und auch sollen. Cohn reproducirt einen Artikel der Quarterly Review vom Jahre 1825, der in der That die Speculationswuth in Eisenbahnen derartig darstellt, wie man sie für jene Zeit kaum erwarten sollte. Projecte tauchten zu hunderten auf und das Parlament concessionirte und concessionirte durch mehr oder weniger mechanisch den Canalacts nachgeschriebene Specialgesetze und so entstanden die Bahnen, nicht anders angelegt als ursprünglich auch in Deutschland, lediglich localen Interessen dienend. Da tauchten denn etwa Mitte der dreissiger Jahre alle die Fragen auf, welche zum Theil heute noch ungelöst sind, im Jahre 1836 bereits die Frage, ob nicht der Staat alle Bahnen an sich ziehen solle; in demselben Jahre wurde auch bereits der Gedanke maassgebend, dass es nicht blos örtliche Interessen seien, für welche die Eisenbahnen gebaut werden müssten; damals wurde bereits nicht mehr verkannt, dass trotz der Concurrenz jede Bahn dennoch ein factisches Monopol geniesse, ein Gedanke der in der Deutschen und in der Schweizerischen Eisenbahnrechts-Bildung consequenter durchgeführt wurde und in der That ein die gesetzliche Regelung einerseits forderndes, andererseits aber eben auf das monopolisirte Gebiet beschränkendes Princip enthält (vergl. meine Bemerkungen „zum Eisenbahnrecht der Schweiz", im „Bund" No. 45—52 v. 1874 u. Separat. S. 5,) Damals bereits wurde, wenn auch stets wirkungslos eine gesetzliche Begrenzung der Dividende versucht. Es stellten sich nun der Staatscontrole alle bereits angedeuteten, in Englischen Auffassungen begründeten Hemmnisse entgegen, mitunter ohne, häufiger mit Erfolg. Von 1840 an beginnen zusammenfassende Gesetze zu erscheinen, in welchen jedoch die Hauptfragen meistens unerledigt bleiben. Desto interessanter aber sind die Verhandlungen, welche ihnen vorangingen, die Untersuchungsberichte und die Reden der Fachmänner, — dem Verfasser ist es gelungen, in bündigen Auszügen sowohl als in theilweise wörtlicher Wiedergabe das werthvolle Material den gewöhnlich schwer zugängigen Quellen zu entnehmen. Wir finden die Tariffestsetzungen erörtert und die Fusionen einer eingehenden Kritik unterzogen; die letzteren, wiewohl als ungesetzlich und gefährlich wiederholt bezeichnet, nehmen ungestört ihren Fortgang; ebenso die Concurrenz der Bahnen untereinander; Gladstone sprach sich im Jahre 1844 dahin aus, dass concurrirende Linien nicht zuzulassen seien, — als ob die Concurrenz der Linien im grossen Verkehr sich überhaupt im Voraus berechnen lasse!

Langsam und sehr stückweise gedieh nebenher die Gesetzgebung in Betreff der civilrechtlichen Haftung der Bahnen für Entschädigungen bei Körperverletzungen und Tödtungen. Aus dieser Entwickelung, die man sich in Deutschland gewöhnlich viel rascher erfolgt denkt, mag hier der seltsame Versuch der Classificirung der Passagiere erwähnt werden, die an die Wergeldforderungen der Germanischen Volksrechte des 8. und 9. Jahrhunderts erinnern, diesen gegenüber aber eine erfreuliche Werthsteigerung der Menschheit erkennen lassen: ein Passagier I. Classe wird auf 1000 Pf. St., II. Classe auf 500, III. Classe auf 300 Pf. St. (neben Zulassung besonderer höherer Versicherungen von resp. 3000, 2000 und 900 Pf. St.) im Berichte der Commission von 1870 gewerthet. (Cohn, S. 290.)

Den brennenden Fragen kam die Untersuchung vom Jahre 1872 näher, denn alle vorausgegangenen; diese wagte sich an das Problem, die Wirkungen der Concurrenz zu studiren, die durch die Coalition grosser Bahnen so gut als beseitigt seien, und liefert, um das dem Publicum gesetzgebende Uebergewicht der Eisenbahngesellschaften zu brechen, die kritische Beleuchtung einer Reihe von höchst interessanten Vorschlägen, durch deren Mittheilung (S. 334—345) sich der Verfasser Anspruch auf grossen Dank verdient hat. Dieser Untersuchung folgte als wesentlichstes Resultat die Einsetzung eines besonderen Eisenbahnamtes, wiederum eine Art Verwaltungs-, Aufsichts- und Gerichtsbehörde bestehend aus 3 Commissioners, die sich technische Beisitzer und Subalterne ernennen dürfen, eine Commission, welche seit 1. September 1873 wirkt. Mit den Leistungen des Board of trade — in seinen verschiedenen Gestaltungen — für das Eisenbahnwesen war man wie es scheint allseitig nicht sonderlich zufrieden, daher nun die neue Eisenbahncommission.

Aus den jüngsten Debatten leuchtet mit stets zunehmender Kraft die Idee des Staatsbahnbaues, bezw. -Betriebes hervor. Eine Reihe von Parlamentsmitgliedern und Anderen sieht in der Uebernahme aller Eisenbahnen durch den Staat die einzige Möglichkeit, das Bedürfniss nach diesem Verkehrsmittel möglichst gut und billig zu befriedigen (Cohn S. 357 ff.). Es ist natürlich hier nicht der Ort, diese Ansicht kritisch zu beleuchten. Nur das dürfte auszusprechen gestattet sein: das Verlangen nach Staatsbahnen ist ein unwidersprechliches Zeugniss dafür, dass der Staat die in seinem Berufe gelegene Controle nicht oder wenigstens nicht rechtzeitig durch entsprechende Gesetze und Concessionsbedingungen geübt habe; hierin entschuldigt den Staat einigermaassen wenigstens die Neuheit dieses Verkehrsmittels und die vorher nicht überall geahnte Bedeutung desselben. Die unterschiedslose Uebernahme aller Bahnen durch den Staat wäre jedoch sicherlich ein noch grösserer Fehler, als die Unterlassung jener — nach unseren continentalen Vorstellungen wenn nöthig wohl nachzuholender Normativgesetze des Concessionensystems. Sowohl Deutschland als die Schweiz besitzt treffliche Anfänge und Vorarbeiten hierzu. Wenn auch Cohn's unendlich fleissig gearbeitetes Buch rücksichtlich der Eisenbahngesetzgebungspolitik in unseren Augen zunächst nur die Anweisung liefert, wie der Staat es nicht machen soll, so ist schon darin Lehrreiches genug zu finden. Interessant ist die Rechtsgeschichte jeder Sphäre menschlicher Thätigkeit, die des Englischen Eisenbahnrechts aber namentlich gegenüber dem weniger steinigen Wege, welchen das Deutsche Eisenbahnrecht bis jetzt gewandelt ist. Das Buch empfiehlt sich darum dem Studium von Nationalöconomen und Juristen, Practikern wie Theoretikern und der Männer, denen die Entwickelung des Deutschen Eisenbahnrechts am Herzen liegt, vor Allem. Carl Gareis.

Das neue Betriebs-Reglement für die Deutschen und die Oesterreich-Ungarischen Eisenbahnen.

Das neue Betriebs-Reglement, welches am 1. Juli 1874 gleichzeitig auf den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns in Wirksamkeit tritt, ist bekanntlich das Ergebniss einer Vereinbarung zwischen den betreffenden Reichsbehörden beider Staaten, welche mit wenig Ab-

änderungen die von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verw. u. von dem Reichseisenbahnamt proponirten Reglements[1]) angenommen haben.

Nachdem wir jene Reglements-Entwürfe seiner Zeit vollständig mitgetheilt haben, beschränken wir uns darauf, die wesentlichen Aenderungen nachstehend hervorzuheben, in welchen das neue Reglement von jenen Entwürfen abweicht.[2])

1) § 2 ist in der Fassung des RRE. eingeführt worden: Dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen, mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Dienstpersonals ist das Publicum Folge zu leisten verbunden.[3])

Zu II. Beförderung von Personen, Reisegepäck etc.

2) In § 9 (Schluss) findet sich folgende Bestimmung über die Bestellung ganzer Coupés aufgenommen:[4])

Auf der Abgangsstation ist bis spätestens 20 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Coupés oder Wagenabtheilungen der ersten zwei Wagenklassen gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrbillets der betreffenden Classe, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Auf Zwischenstationen können ganze Coupés nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind.

Für den Fall, dass ein Reisender ein besonderes Coupé bezahlt, wird demselben darüber ein Schein ausgestellt. Dem Reisenden steht kein Anspruch darauf zu, mehr Personen in das Coupé aufzunehmen, als Fahrbillets bezahlt sind.

3) § 10. Hinsichtlich der Gestattung, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge dahin weiter zu reisen, ist die erläuternde Bestimmung beigefügt worden:

Eine Verlängerung der für Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

4) § 16. Dem Reisenden, welcher die Abfahrtzeit versäumt, wird im alin. 3 folgendes Recht gegeben:[5])

Demselben ist es jedoch gestattet, auf Grund des gelösten Fahrbillets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge zu reisen, sofern er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen lässt.

Eine Verlängerung der für Retourbillets, sowie für Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

5) § 19 Absatz 2 bestimmt:

Auf Verlangen auch nur Eines Reisenden müssen die Fenster auf der Windseite geschlossen werden.

6) § 21 enthält 2 neue Bestimmungen:

a. Rückerstattung des Fahrgeldes an den Reisenden, welcher in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Zugsverspätung den Anschluss an einen anderen Zug versäumt und direct an den Abfahrtsort zurückkehren will, unter folgenden Modalitäten:

Wird in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluss an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, dass er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenclasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des desfallsigen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahrbillets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteber anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu ertheilen.

b. Bekanntmachung von Betriebsstörungen und Zugsverspätungen auf den Stationen:

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch Anschlag an einer dem Publicum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen.

7) § 22. In Absatz 3 wird hinsichtlich Mitnahme feuergefährlicher Gegenstäde im Coupé, Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen die Mitführung von Handmunition gestattet.

8) § 24. Der Schlusssatz enthält für die Aufgabe verbotener Gegenstände als Reisegepäck folgende Strafbestimmung:[6])

Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut sowie nach § 22, Alinea 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden, bei Vermeidung der in § 48 festgesetzten Folgen.

9) § 28. Hinsichtlich der Auslieferung des Gepäcks ist in alin. 4 Folgendes bestimmt worden:

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insofern Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden.

In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

10) § 29 c. Die Reclamationsfrist für verlorenes Gepäck ist von 3 Tagen auf 8 Tage erhöht worden. Die Bestimmung lautet:

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28.) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

11) In § 30 ist dagegen die Frist, nach deren Ablauf fehlende Gepäckstücke als in Verlust gerathen zu betrachten sind, von 8 auf 3 Tage herabgesetzt worden.

Die dem Oesterr. Reglement entnommene Bestimmung des alin. 2, dass der Reisende die frachtfreie Auslieferung des in Verlust gerathenen, aber wieder aufgefundenen Gepäckstücks nach seiner Wahl auch am Aufgabeort verlangen kann, hat eine etwas andere Fassung erhalten, Der § 30 lautet nunmehr:

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluss aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im § 29. bestimmten Garantiesumme zu fordern.

Falls das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung zu benachrichtigen und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, dass ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadenersatzes und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt werde.

12) § 32, Abs. 2 enthält folgende Bestimmung über Einrichtung von Anstalten zur vorübergehenden Aufbewahrung von Gepäck auf grösseren Stationen:

Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier) gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

Zu III. Beförderung von Gütern.

13) § 47, Abs. 2. Der Bestimmung hinsichtlich Uebereinstimmung der äusseren Bezeichnung der einzelnen Colli mit den desfallsigen Angaben im Frachtbrief ist die Verpflichtung beigefügt worden, dass die Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation versehen werden sollen[1])

Absatz 2 lautet:

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äusseren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. §. 50 Nr. 3) genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, dass seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

14) § 48. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände. Die bisher am Schlusse dieses § versteckten Strafbestimmungen (Conventionalstrafe von 12 Mark pro Kilogramm etc.) sind nunmehr an die Spitze gesetzt worden. Unter die als bedingungsweise zum Transport zugelassenen Artikel sind nach Nr. 17 Holzmehl, unter Nr. 18 frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen und andere Gegenstände, sofern sie in besonderem Grade übelriechend und Ekel erregend sind, noch aufgenommen worden.[2])

15) § 50. Frachtbrief betreffend, bringt in Nr. 1 Absatz 2 und 3 folgende weitere[3]) Beschränkungen in Betreff der Zusammenfassung beliebiger Sendungen in denselben Frachtbrief:

Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

Nr. 2 Bestimmung betreffend Verpflichtung der Bahn zur Verwiegung der Wagenladungen resp. Zählung der Stückgüter ist in der Fassung aufgenommen, wie solches in dem Entwurf angegeben war[4]), desgleichen No. 3—6 und 9.

Nr. 7. Die als Abs. 2 im Entwurf aufgenommene Bestimmung über die Abstempelung der nicht von der Eisenbahn hergestellten Frachtbriefe ist mit dem Zusatz der Commission (gegen eine im

---

[1]) Unter den zahlreichen Ausgaben des Reglements heben wir die von R. v. Decker (Text-Abdruck) und die S. 482 angezeigte von Fr. Kortkampf hervor.

[2]) Siehe den Entwurf desselben aufgestellt nach den Beschlüssen der Frankfurter Generalversammlung, abgedruckt in Nr. 42, 43, 45, 56 des Jahrg. 1873 uns. Zeitung und dazu die davon abweichenden Bestimmungen des vom Deutschen Reichs-Eisenbahnamte ausgearbeiteten Entwurfs in Nr. 90—98.

[3]) Siehe l. c. Nr. 90 S. 1033.

[4]) Bisher am Schlusse des § 13 des Nordd. Regl. kurz erwähnt, siehe Jahrg. 1870 Nr. 28 S. 513. In Oesterreich bisher Tarifbestimmung, siehe Jahrg. 1873 S. 466 Anm. 6.

[5]) Diese Gestattung, bei Versäumung der Abfahrt das gelöste Billet bei einem späteren Zug zu benützen, ist dem früheren Oesterr. Regl. entnommen.

[6]) Für eine derartige Bestimmung hatte sich der Verein ausgesprochen, siehe Jahrg. 1873 S. 1035 zu Nr. 28.

[1]) Siehe Motive Jahrg. 1873 Nr. 92 S. 1061 fg.

[2]) Man vgl. im Uebrigen die Notizen zu § 48 im Jahrg. 1873 Nr. 92 S. 1062 fg.

[3]) Auch der Abs. 1 ist redactionell etwas anders gefasst worden. („Wie für die im § 48 sub II A genannten Gegenstände, so sind auch"). Man vergl. die Notizen zu § 50 im Jahrg. 1873 Nr. 93 S. 1073.

[4]) Abgedruckt mit Motiv im Jahrg. 1873 Nr. 93 S. 1073 fg.

Tarif festgesetzte Gebühr) angenommen, und als Abs. 3 der Zusatz beigefügt worden:

Es ist gestattet, auf die Adresseite des Frachtbriefes, ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben nothwendigen Raumes, die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

16) § 53, Abs. 2. Die Bestimmung über unrichtige Anwendung des Tarifs ist folgender Weise gefasst[1]):

Unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zuviel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

17) § 55. Annahme der Güter. Dem Beschluss der Berliner Generalversammlung: im Abs. 2 hinter den Worten „zum Transport" zuzufügen: und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf dem Frachtbrief ist stattgegeben worden.

18) § 57, betreffs Lieferungszeit und deren Berechnung ist im Wesentlichen in der Form publicirt, wie die Berliner Generalversammlung solches proponirt hatte.[2]) Die Lieferfristen werden also nach der Gesammtlänge der Transportstrecke ohne Unterschied, ob dieselbe in den Bereich verschiedener Bahnverwaltungen fallen, bemessen. Die Zuschlagsfristen, welche die Eisenbahn-Verwaltungen für Messen und andere aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse publiciren können, sind an die Genehmigung der Aufsichtsbehörden geknüpft.

19) § 58, Abs. 2. Die Bestimmung, betreffend Einschlagung einer Hülfsroute im Falle einer Betriebsstörung auf dem vom Versender vorgeschriebenen Wege hat folgende Fassung erhalten:

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transports auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längeren Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendungen auf Kosten der Versender resp. Empfänger über eine Hülfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweite Disposition über die Güter anzugehen.

20) § 59. In Abs. 6 finden wir den Zusatz, dass die Taxe der Rollfuhren „auch vom Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden muss".

In Abs. 7 ist die Bestimmung beigefügt:

Die Befugniss der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrs-Interesse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch aufgehoben werden.

Abs. 9 ist in der Fassung des Entwurfs[3]) publicirt.

21) § 60 Nr. 3. Die Verpflichtung der Bahnverwaltung zum Ersatz der Kosten für die vergeblich versuchte Abholung eines avisirten Gutes ist den Beschlüssen der Berliner Generalversammlung entsprechend wie folgt normirt:

Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn ein bereits avisirtes Gut im Bahnhofe nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung resp. Abgabe bereit gestellt ist.

Ebenso zu Nr. 6 die proponirte Erhöhung der Wagenstrafmiethe bei Güteranhäufungen.[4])

22) § 61 ist in der Fassung des Entwurfs publicirt[5]); desgl. § 62, 63.

23) § 64, Abs. 3 wurde dem Beschluss der Berliner Generalversammlung entsprechend folgendermassen gefasst:

Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Zoll- und Revisions-Schuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maassgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

Desgl. Abs. 8:

Innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, dass das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsort kostenfrei geliefert werde.

Im übrigen gemäss der Fassung des Entwurfs, desgl. § 65 bis 69 incl.[6])

24) In § 70 (Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit). Im vorletzten Absatz findet sich bestimmt, dass der für die declarirte Summe zu erhebende Frachtzuschlag für je 10 Mark derselben und für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, 1 Pfennig beträgt etc. wie im Entwurf.

[1]) Vergl. Jahrg. 1873 Nr. 95 S. 1097 fg.
[2]) Siehe den Beschluss l. c. S. 1099.
[3]) Siehe l. c. S. 1106. Vergl. auch die weiter dort angeführten Beschlüsse der Berliner Generalversammlung hinsichtlich Alin. 11 und 12.
[4]) Vergl. die Notizen l. c. Nr. 97 S. 1117 fg.
[5]) Abgedruckt l. c. S. 1118.
[6]) Siehe l. c. S. 1125 fg.

25) Schlussbestimmung, betreffend Publication des Betriebs-Reglements, sowie der Abänderungen desselben, wie im Entwurf.[1])

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, dass das neue Reglement eine grössere Anzahl von dem Publicum, insbesondere dem Handelsstande günstigen neuen Bestimmungen enthält und in vielen Beziehungen Fortschritte gegenüber den bisherigen Reglements-Bestimmungen bietet. Erfreulich ist namentlich auch, dass möglichste Uebereinstimmung des Deutschen mit dem Oesterreichisch-Ungarischen Reglement erreicht worden ist[2]) und die bisher durch den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mittelst freier Vereinbarung geschaffene Uebereinstimmung der Normen für den Eisenbahntransport in ganz Mitteleuropa auch unter den geänderten politischen Verhältnissen aufrecht erhalten bleibt. Das neue Reglement wird als Vereins-Reglement einen noch weiteren Wirkungskreis in den Gebieten der Russisch-Polnischen, Niederländischen und Belgischen, sowie der Rumänischen Eisenbahnen erlangen.

Tunnelbau und dadurch herbeigeführte Wasserentziehung.

Das Preussische Obertribunal hat in der Processsache der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft wider den Gutsbesitzer Vogt zu Ostberge in der Sitzung vom 26. Januar 1874 Veranlassung gehabt, in den Gründen des gefällten Erkenntnisses folgende für den Tunnelbau sehr wichtige Grundsätze festzustellen:

1. der Grundsatz, dass Niemand durch einen aussergewöhnlichen, ihm allein vorzugsweise Vortheil bringenden Gebrauch seines Eigenthums den anderen Grundeigenthümern das Wasser, das Gemeingut Aller, entziehen dürfe, ist unrichtig.
2. Niemand, mit Ausnahme der Bergberechtigten, ist berechtigt unter fremdem Eigenthume einen Tunnel herzustellen. Entzieht er dem fremden Eigenthümer durch eine dergleichen Anlage das Wasser, so ist er zum Schadenersatze verpflichtet.

Des grossen Interesses halber, welche diese Entscheidung für den Eisenbahntunnelbau hat, geben wir die Gründe des Erkenntnisses etc. vollständig wieder:

Nach § 26, Titel 8, Theil I Allgemeinen Land-Rechts ist in der Regel jeder Gebrauch des Eigenthums erlaubt und rechtmässig; nach § 94 der Einleitung und nach § 36, Titel 6, Theil I Allgemeinen Land-Rechts braucht in der Regel der, welcher sich seines Rechts innerhalb der gehörigen Schranken bedient, den Schaden, welcher einem Anderen daraus entsteht, nicht zu ersetzen. Diese Unbeschränktheit des Eigenthums führt in dem Verhältnisse der Eigenthümer verschiedener Grundstücke zu einander, weil jedem eine gleiche Unbeschränktheit und Ausschliesslichkeit zusteht, dahin, dass der Eine nicht in das Gebiet des Anderen eingreifen darf, wie in der Begründung des Plenarbeschlusses vom 7. Juni 1852 über die Immission schädlicher Dämpfe auf fremde Grundstücke, Entscheidungen Band 23 S. 252 bis 271 ausgeführt worden ist. Der § 36, Titel 8, macht aber den Unterschied nicht, ob der Eigenthümer einen gewöhnlichen oder einen aussergewöhnlichen ihm allein Vortheil bringenden Gebrauch seines Eigenthums mache. Darum ist es unrichtig, dass der Eigenthümer von seinem Eigenthum nicht den aussergewöhnlichen ihm allein vorzugsweise Vortheil bringenden Gebrauch machen dürfe, dass er durch den Bau eines zu Eisenbahnzwecken dienenden Tunnels, in welchen der natürliche unterirdische Wasserlauf, weil die Wasseradern durch das Graben des Tunnels abgeschnitten werden, das Wasser aus der Umgegend abführt, — den Grundbesitzern der Umgegend das Wasser entziehe. Vielmehr muss, ebenso wie es nur ein Ausfluss aus dem dem Eigenthümer in der Regel zustehenden unbeschränkten Gebrauch seines Eigenthums ist, dass nach dem § 130. a. a. O. die Grabung eines Brunnens auf eigenen Grund und Boden, wenngleich dadurch dem Nachbar sein Wasser entzogen wird, dem Eigenthümer nicht gewehrt werden kann, wenn der Nachbar kein besonderes Untersagungsrecht erlangt hat, es auch als ein Recht des Eigenthümers anerkannt werden, durch sein Eigenthum einen Tunnel zur Anlegung einer Eisenbahn zu ziehen, wenngleich dadurch in Folge

[1]) Siehe l. c. S. 1127.
[2]) Dasselbe weicht nur in zwei Puncten von dem für die Eisenbahnen Deutschlands veröffentlichten Reglement ab und werden die bezüglichen Bestimmungen ausdrücklich als Zusatzbestimmungen für den internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr eingefügt.

Die erste Abweichung (im § 43) betrifft die Gestaltung der Ueberweisung der Frachtgebühr für Thiersendungen an den Empfänger, wogegen in Deutschland der Frankaturzwang jedoch unter Zulassung von günstigeren Bestimmungen fürs Publicum gilt.

Die zweite Abweichung (im § 48) gestattet die bedingunsweise Beförderung von Schiesspulver, Schiessbaumwolle, Feuerwerkskörpern und Patent-Sprengpulver (Dynamit u. dgl.), welche Artikel in Deutschland unbedingt vom Transporte ausgeschlossen sind.

Die Geldbeträge sind im Oesterr.-Ungarischen Reglement in Gulden und Kreuzer, für die Deutschen Eisenbahnen aber in Mark und Markpfennigen ausgedrückt. Die Gewichts- und Entfernungsansätze sind für die Deutschen und Oesterreichischen Bahnen nur nach dem Metersystem, in der Ungarischen Ausgabe ausserdem auch noch nach dem bisherigen Systeme (Zollcentnern und Meilen) ausgedrückt.

des Durchschneidens der unterirdischen Wasseradern andern Grundstücken und den in ihnen befindlichen Brunnen das Wasser entzogen wird.

Anders verhält es sich beim Bergbau. Durch die Regalität des Bergbaues sind aus Gründen des gemeinen Wohls und zur zweckmässigen Gewinnung der Fossilien diese der Verfügung der Grundeigenthümer entzogen und ist ein besonderes Bergwerkseigenthum gebildet worden, welches der Totalität des Grundeigenthums gegenüber steht. Aus der eigenthümlichen Natur des Bergwerkseigenthums und dessen Verhältniss zum Grundeigenthum ist in der Begründung der Plenarbeschlüsse vom 18. April 1843 und vom 7. November 1849 Entscheidungen Bd. 9. S. 114 bis 116, Bd. 18. S. 75, 76 es hergeleitet worden: dass der Bergbauende jeden Grundeigenthümer für Alles, was dieser durch den Bergbau verliert, ohne Unterschied, ob gerade unter dessen Grunde der Bergbau betrieben wird, oder nicht, nach § 112 Titel 16, Theil II. Allgemeinen Land-Rechts vollständig entschädigen muss. Dieser Grundsatz ist auch in das Allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865, § 148 übergegangen. Auf den Gebrauch des Eigenthums, welchen der Grundeigenthümer durch Grabung von Canälen und dergleichen in seinem Grundeigenthume macht, durch welche Anderen das Wasser entzogen wird, darf solcher Grundsatz nicht angewendet werden. Diess ist schon im Ober-Tribunals-Erkenntnisse vom 14. December 1854, Archiv Bd. 16, S. 96 bis 99 ausgeführt worden.

Nach der Feststellung der Vorderrichter durchschneidet der in Rede stehende Tunnel nicht diejenigen Realitäten des Klägers, auf welchen die versiegten Wasserbehälter desselben sich befinden. Weil aber durch das Graben des Tunnels die unter der Erde sich erstreckenden Wasseradern eine Störung erlitten haben, durch welche das Wasser den Wasserbehältern des Klägers entzogen worden ist, hat der erste Richter die Verklagte zum Ersatz des dadurch dem Kläger erwachsenen Schadens verurtheilt, indem er den Urheber der Störung, wenn solche auch nicht auf den Grund und Boden des davon betroffenen Grundeigenthümers sich ereignet hat, dafür verantwortlich hält. Der Appellationsrichter hat dies allein darum bestätigt, weil er aus dem § 96 der Einleitung zum Allgemeinen Land-Recht den Grundsatz herleitet, dass Niemand durch einen aussergewöhnlichen ihm allein vorzugsweise Vortheil bringenden Gebrauch seines Eigenthums den andern Grundeigenthümern das Wasser, das Gemeingut Aller, entziehen dürfe. Dieser Grundsatz ist nach dem Obigen unrichtig. Der Appellationsrichter hat durch dessen Aufstellung und seine darauf gegründete Entscheidung die §§ 94—96 der Einleitung, den § 36 Titel 6, und die §§ 13 und 130 Titel 8 Theil I Allgemeinen Land-Rechts verletzt. Die Nichtigkeitsbeschwerde ist daher begründet.

Unbestritten durchschneidet aber der Tunnel einige Grundstücke des Klägers, deren Oberfläche dadurch nicht berührt wird. Da das Eigenthum des Klägers an diesen Grundstücken nach der Tiefe hin unbegrenzt ist, so hatte die Verklagte kein Recht, durch dieselben den Tunnel zu ziehen, musste ein solches vom Kläger vielmehr erst besonders erwerben. Zu dem ausserordentlichen Werthe derselben und der sonst vom Kläger zu erwerbenden Grundstücke hätte aber nach dem § 114, Titel 2, Theil I Allgemeinen Land-Rechts der Ersatz des durch die Anlage des Tunnels dem Kläger auf seinen andern Grundstücken erwachsenden Schadens gehört. Es liegen auch an der Ausgangsmündung des Tunnels Grundstücke, welche die Verklagte durch Vertrag vom 15. August und 5. December 1863 vom Vater des Kläger erworben hat. In diesem Vertrage hat der nach der nicht bestrittenen Angabe in der Klage vom Kläger allein beerbte Vater desselben sich die Verfolgung aller Ansprüche vorbehalten, welche er für den durch den Tunnelbau etwa nachweislich herbeigeführten Verlust der zur Zeit auf seinen übrigen Grundstücken befindlichen Quellen demnächst erheben zu können sich berechtigt glaube. Sowohl als Eigenthümer jener der Verklagten nicht abgetretenen Grundstücke als auf Grund dieses Vorbehalts bei der Abtretung der letzteren Grundstücke konnte der Vater des Klägers den Ersatz des seinen übrigen Grundstücken durch die Totalität des Tunnels und die daduch herbeigeführte Entziehung des Wassers erwachsenen Schadensforderung verlangen, da der Tunnel gerade in der Richtung, in welcher er angelegt ist, die Grundstücke des Klägers durchschneidet.

Durch die Aussagen der Zeugen ist vollständig erwiesen, dass der in Rede stehende Brunnen, Teich und Quellen bis zu der Zeit, wo der Tunnel gebaut wurde, hinreichendes Wasser gehabt haben, dann aber eine Versiegung eingetreten ist. Nach dem Gutachten der Sachverständigen ist die Abtrocknung des Brunnens etc. des Klägers, soweit sie eingetreten ist, eine Folge des Tunnelbetriebes.

Das vom Appellationsgerichte bestätigte Erkenntniss erster Instanz hat die Verklagte verurtheilt,

> dem Kläger den in separato zu ermittelnden Schaden für die Vergangenheit und Zukunft zu ersetzen, der ihm als Eigenthümer des Vogtshofes durch die Trockenlegung des darauf vorhandenen Brunnens, Teiches und der Quellen südlich und nördlich desselben erwachsen ist.

Es beruht diese so gefasste Verurtheilung mit auf den gutachtlichen Aeusserungen von Keyser und Alberts:

> dass die klägerischen Wasserbehälter periodisch noch Wasser enthalten können, ein constanter Wasserstand sich aber erst unter der Sohle des Tunnels erwarten lässt.

Es ist aber durch die Ausdrücke im Tenor der Verurtheilung: „Trockenlegung" und „für die Vergangenheit und Zukunft" nicht darüber entschieden, in welchem Grade der Wasserverlust eingetreten ist und für alle Zukunft anzunehmen ist. Hierüber zu befinden bleibt der zum Separatum verwiesenen Ermittelung des erwachsenen Schadens vorbehalten.

Aus allen vorstehenden Gründen, musste das das erste Erkenntniss bestätigende Appellations-Erkenntniss seinem ganzen Inhalte nach aufrecht gehalten werden.

Die Altonaer Hafenbahn.

Die Stadt Altona hat mit Unterstützung der Königlichen Regierung den Bau eines grossartigen Dampfschiffsquais am dortigen Elbufer, nach den vom Eisenbahndirector Tellkampf ausgearbeiteten Projecten, unternommen und beabsichtigt ferner, gemeinsam mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, eine eingleisige Tunnelbahn zur Verbindung dieser Quai-Anlagen mit dem hochliegenden Bahnhof Altona zu erbauen. Diese Hafenbahn, welche grösstentheils in dem, durch locale Verhältnisse bedingten, starken Gefälle 1 : 36 liegt und im Ganzen eine Höhe von $26{,}_3$ m. zu ersteigen hat, durchbricht den steilen Abhang des nördlichen Elbufers mittelst eines Tunnels von ca. 400 m Länge und führt sodann auf dem von der Stadt Altona angekauften Terrain des früheren Rainville'schen Gartens entlang, welches durch umfassende unterirdische Stollenbauten trockengelegt und gegen eine Wiederholung der früher dort vorgekommenen Erdrutschungen gesichert wird. Neben der Hafenbahn wird auf diesem Terrain eine 13 m breite Fahrstrasse zur Verbindung der Stadt Altona mit dem Dampfschiffsquai angelegt.

Die stärkste Curve der Hafenbahn hat 175 m Radius. Es wird beabsichtigt, diese Bahn als normalspurige secundäre Bahn mit einer grössten zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 40 Min. per Meile nach den Grundsätzen, welche vom Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen für solche Bahnen aufgestellt worden sind, zu erbauen und zu betreiben. Nach diesen Grundsätzen sind für derartige secundäre Bahnen stärkere Gefälle als 1 : 25 zu widerrathen und die Minimal-Radien der Curven sollen in der Regel nicht kleiner als 150 m sein. Diese Grenzen werden bei der Altonaer Hafenbahn bei Weitem nicht erreicht, vielmehr bleibt die Maximal-Steigung 1 : 36 und der Minimal-Radius von 175 m der Hafenbahn nur wenig unter den Grenzen, welche für Hauptbahnen vorgeschrieben sind, nämlich 1 : 40 Steigung und 180 m Curvenradius. Das für Hauptbahnen und normalspurige secundäre Bahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes soll auf der Hafenbahn überall innegehalten werden.

Am unteren Ende der Hafenbahn zweigt von derselben ein Nebengleis ab, welches auf der Strasse am Elbquai entlang führend die Verbindung der Hafenbahn mit dem Eisenbahnquai herstellen soll. Der letztere besteht bereits seit 25 Jahren und ist durch eine geneigte Ebene, welche mittelst einer stehenden Dampfmaschine betrieben wird, mit dem Bahnhof Altona verbunden.

Die ganze Länge des Hauptgleises der Hafenbahn, bis zu deren Anschluss an den Dampfschiffsquai, beträgt 1210 m, wovon 910 m in der Steigung 1 : 36, 160 m in der Steigung 1 : 100, 140 m in der Horinzontalen liegen. Ausserdem sind für die Hafenbahn 480 lfde. Meter Nebengleise mit 4 Weichen am Elbquai herzustellen. Von der Gesammtlänge des Hauptgleises der Hafenbahn liegen 725 lfde. Meter in geraden Linien, 355 lfde. Meter in Curven von 175 m Radius, 130 lfde. Meter in Curven von 200 m Radius. Für den Verkehr auf der Hafenbahn wird voraussichtlich für alle Zukunft ein Bahngleis genügen. In dieser Beziehung ist folgende Berechnung aufgestellt.

Eine gekuppelte vierrädrige Rangirmaschine von 500 Ctr. Gewicht wird, unter Voraussetzung eines Adhäsions-Coefficienten von mindestens $\frac{1}{5}$, d. h. unter gewöhnlich vorkommenden Witterungs-Verhältnissen, und bei Annahme eines Widerstands-Coefficienten von $\frac{1}{300}$ für den Zug-Widerstand auf horizontaler Bahn,

einen Zug vom Gesammtgewicht

$$G = \frac{500 \cdot \left(\frac{1}{5} - \frac{1}{36}\right)}{\frac{1}{36} + \frac{1}{300}} = 2768$$

Centnern oder 9 beladenen Güterwagen von je 300 Ctr. Gewicht auf der Steigung 1 : 36 hinaufschieben können. Bei Nebel, Schneewetter und Glatteis wird freilich die Adhäsion, und folglich auch die Leistungsfähigkeit der Maschinen, bedeutend geringer sein, indessen kann man, bei einem passenden Gebrauch von Sandstreu-Apparaten an den Maschinen, auch selbst bei dem ungünstigsten Wetter auf einen Adhäsions - Coefficienten von mindestens $\frac{1}{8}$ rechnen. In solchem Falle würde dann eine Maschine noch immer einen Zug vom Gesammtgewicht

$$G_1 = \frac{500 \cdot \left(\frac{1}{8} - \frac{1}{36}\right)}{\left(\frac{1}{36} + \frac{1}{300}\right)} = 1562^1/_2$$

Centnern oder 5 beladenen Güterwagen von je 300 Ctr. Gewicht auf der Hafenbahn hinaufschieben können.

Bei lebhaftem Verkehr und bei nicht aussergewöhnlich ungünstigem Wetter wird also eine Maschine, wenn dieselbe zu jeder Hin- und Rückfahrt, incl. Rangiren und Aufenthalt durchschnittlich $^1/_2$ Stunde Zeit gebraucht und wenn man täglich 14 Stunden arbeitet, 28 Fahrten machen und 9 . 28 = 252 beladene Güterwagen von je 300 Ctr. Gewicht hinauf befördern können. Durch Verwendung von 2 Rangirmaschinen wird diese Leistung sich nahezu verdoppeln lassen, wenn man beide Maschinen zusammenkuppelt oder in kurzen Zwischenräumen hintereinander fahren lässt. Man wird also auf der eingleisigen Hafenbahn mit 2 Rangirmaschinen täglich bei lebhaftem Verkehr etwa 500 beladene Wagen aufwärts und ebenso viel leere Wagen abwärts befördern können. Noch grösser ist die Leistungsfähigkeit dieser Bahn, wenn es sich, wie z. B. bei einem starken Getreideverkehr vorzugsweise darum handelt, beladene Wagen abwärts und leere Wagen aufwärts zu fahren.

Wenn nun in den letzten Jahren auf der geneigten Ebene, welche vom Bahnhof Altona zum Eisenbahnquai hinabführt, jährlich etwa 2 Millionen Centner Gut, oder bei 300 Arbeitstagen im Jahr durchschnittlich per Tag etwa 50 bis 60 Wagen, theils aufwärts, theils abwärts, zu befördern waren, so wird man auf der eingleisigen Hafenbahn im Stande sein, bei lebhaftem Verkehr und 14stündiger täglicher Arbeitszeit mindestens das 10fache des jetzigen Verkehrs der geneigten Ebene zu bewältigen. Wenn man Tag und Nacht arbeitet, so wird sich diese Leistung sogar noch weiter, bis mindestens auf das 15fache des jetzigen Verkehrs steigern lassen.

Bei dem Betrieb der Hafenbahn wird es sich vermuthlich empfehlen, die Locomotiven so viel als thunlich an das untere Ende der Züge zu stellen, also die aufwärts gehenden Züge auf der Steigung 1 : 36 hinaufzuschieben, damit nicht einzelne Wagen vom Zuge abreissen und auf dem starken Gefälle hinablaufen können.

Für den Dampfschiffsquai, welcher vorläufig eine Länge von ca. 400 m erhält, sind 4 Parallelgleise mit den nöthigen Verbindungen durch Weichen und Drehscheiben und 2 grosse Güterschuppen von etwa 90 m Länge, 18 m Tiefe mit hydraulischen Krähnen projectirt. Die Ausführung dieser Güterschuppen steht aber noch nicht fest; möglicher Weise sollen noch bedeutend grossartigere Speicher dort erbaut werden, die im Keller und in den oberen Geschossen Raum zur Lagerung der Güter auf längere Zeit bieten werden, während das in der Höhe des Bodens der Eisenbahnwagen anzulegende Erdgeschoss für den Durchgangs-Verkehr bestimmt ist. Ausserdem wird die Anschaffung einiger transportablen Dampfkrähne von ähnlicher Art, wie solche bei den neuen Hamburger Quais im Gebrauch sind, beabsichtigt. Die Ausführung der Gleise, Drehscheiben und Weichen auf dem Dampfschiffsquai soll auf Kosten der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft geschehen, welche auch den Betrieb dieser Gleise sowie der Hafenbahn übernehmen wird.

Die Quaimauer, welche grösstentheils schon vollendet ist, besteht in ihrem untern Theil aus Beton, der mit Maschinen zubereitet und in eisernen Kästen unter Wasser versenkt wurde. Derselbe ist eingefasst an beiden Langseiten der Mauer zwischen zwei starken hölzernen, in etwas geneigter Lage stehenden Spundwänden, welche mit Dampframmen von einem provisorischen Pfahlgerüst aus eingerammt wurden. Die Pfähle dieses Rammgerüstes wurden von Fahrzeugen aus, ebenfalls grösstentheils mit Dampframmen, eingetrieben und später, nach Beendigung der Ramm- und Betonirungsarbeiten, wieder ausgezogen. Das Rammgerüst wurde nämlich auch zur Aufstellung der Baggervorrichtungen und der Betonwagen, von welchen aus der Beton versenkt wurde, benutzt. Alle diese schwierigen und interessanten Fundirungsarbeiten wurden im vergangenen Jahr, trotz verschiedener Störungen durch hohe Sturmfluthen und trotz der Schwierigkeiten, welche das Auftreten der Cholera und die jetzigen unglücklichen Arbeiter-Verhältnisse bereiteten, begonnen und vollendet. Der obere Theil der Quaimauer (über Niedrigwasser), welcher aus Backsteinmauerwerk, an der Vorderseite mit Klinkern verkleidet, hergestellt wird, ist jetzt in der Ausführung begriffen und soll in einigen Monaten vollendet sein. Die Wassertiefe vor der Mauer beträgt bei gewöhnlichem Niedrigwasser ca. 6 m, bei gewöhnlichem Hochwasser ca. 8 m, die ganze Höhe der Mauer bis zur Abdeckung ca. 11 m. Diese Dimensionen zeigen, wie bedeutend das Bauwerk ist. Die ganze Anlage ist überhaupt darauf berechnet, dass die grössten Seeschiffe, welche bis Hamburg hinaufgehen, daselbst ihre Ladung in möglichst kurzer Zeit löschen und auf Eisenbahnwagen überladen oder in Güterräumen lagern können.

Die ganze Fläche des neuen Altonaer Quais war bisher ein freier Strand, der früher von jeder hohen Fluth überschwemmt wurde. Zur Aufschüttung dieser Fläche sowie zur Anschüttung der dahin führenden Fahrstrasse und Hafenbahn wird theils der aus den Einschnitten und dem Tunnel der Hafenbahn zu gewinnende Sand- und Lehmboden, theils der Sand, welcher bei Ausführung der Quaimauer zwischen deren Spundwänden, sowie aus dem Flussbett vor der Quaimauer ausgebaggert wurde, verwendet.

Die Ausführung des Tunnels der Hafenbahn ist kürzlich einem Altonaer Bauunternehmer, welcher sich zu dem Zweck mit einem erfahrenen Tunnelbau-Unternehmer vereinigt hat, übertragen. Die Leitung des ganzen Baus ist Seitens der Stadt Altona dem Ingenieur Al. Schäffer, unter Mitwirkung des Stadtbaumeisters Winckler und des Eisenbahndirectors Tellkampf, anvertraut.

H. T.

Vereinsgebiet.

* Deutsches Reich. Bei Erlass des mit dem 1. Januar 1872 in Kraft getretenen Bahnpolizei-Reglements ist besondere Rücksicht auf das Bedürfniss genommen, die Bestimmungen desselben mit den Vorschriften in Einklang zu halten, welche im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch Vereinbarung festgestellt sind und nicht nur auf den Bahnen Deutschlands Geltung haben, sondern auch auf denen Oesterreichs, der Niederlande und Belgiens, soweit Bahnen der beiden letzteren Staaten dem Vereine angehören. Es bestehen indessen noch einige nicht unwesentliche Abweichungen, welche insbesondere durch die inzwischen erfolgte Beseitigung der Meile und Einführung des Kilometers für die Längenbezeichnungen beim Eisenbahnbetriebe vermehrt worden sind.

Der Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen hat in Berücksichtigung dieses Umstandes den Antrag gestellt, dementsprechend die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements zu modificiren und gleichzeitig eine neue Redaction desselben zu veranlassen. In Folge dessen hat im Monat December v. J. unter Zuziehung von Delegirten verschiedener Eisenbahnverwaltungen eine Enquête stattgefunden, in welcher die desfallsigen, vom Verein formulirten Abänderungsvorschläge, sowie die sonst noch für zweckmässig erachteten Aenderungen einer speciellen Prüfung und Berathung unterzogen sind. Gleichzeitig ist in Ausführung eines vom Bundesrathe in der Sitzung vom 29. December 1871 gefassten Beschlusses eine Erörterung darüber veranlasst worden: ob die im § 13 des Bahnpolizei-Reglements bezüglich der Bremsvorrichtungen gegebenen Vorschriften nicht über das wirklich vorhandene Bedürfniss hinausgehen.

Das Ergebniss der stattgehabten Prüfungen und Besprechungen ist in einem Entwurfe zu einem neuen Bahnpolizei-Reglement zusammengefasst, welchen der Reichskanzler dem Bundesrathe zur Beschlussnahme vorgelegt hat.

Dasselbe zerfällt in sieben Abschnitte, welche 80 Paragraphen behandeln, nämlich: I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn (§ 1—6); II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel (7—18); III. Einrichtungen und Maassregeln für die Handhabung des Betriebes (§ 19—50a); IV. Bestimmungen für das Publicum (§ 51—71); V. Bahnpolizeibeamte (§ 72—78); VI. Beaufsichtigung (§ 79); und VII. Schlussbestimmungen. Letztere lassen den Einführungstermin offen, ordnen aber das Inkrafttreten des Reglements auf allen Eisenbahnen Deutschlands an, mit Ausnahme derjenigen, welche mit schmälerer als der Normalspur bereits gebaut sind. Das Reglement soll alle bisherigen Special-Reglements aufheben. Die von den Bundesregierungen bezw. Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausfüsrungsbestimmungen sind dem Reichskanzler-Amte mitzutheilen.

Durch den Beschluss des Bundesraths in der Sitzung vom 29. December 1871 ist die Reichsbehörde ferner ersucht worden, mit Rücksicht auf die in den §§ 14 und 39 des Reglements enthaltenen Vorschriften über Anbringung von Signallaternen das Erforderliche einzuleiten, um demnächst Bestimmungen über gleichmässige Beschaffenheit der zur Anbringung dieser Laternen dienenden Vorrichtungen erlassen zu können. Auf Grund des Gutachtens, welches in der vorgedachten Enquête von den Delegirten der Eisenbahnverwaltungen abgegeben ist, und nach anderweit vorgenommener Prüfung empfiehlt der Reichskanzler demzufolge gleichzeitig dem Bundesrath den Erlass einer besonderen Ergänzungsvorschrift zum § 14 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands (vom 29. December 1871).

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Nach einem Berichte der Verwaltung dieser Bahn für das 1. Quartal des laufenden Jahres ergab der Güterverkehr erhebliche Mehreinnahmen gegen das gleiche Quartal des vorigen Jahres. Weniger günstig jedoch gestaltete sich der Personenverkehr, welcher selbst auf der Stammbahn im Vergleich mit dem ersten Quartal des vorigen Jahres abgenommen hat. Aus den Frequenz-Verhältnissen und den daraus resultirenden Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr für das erste Quartal ergiebt sich, dass auf der Stammbahn Berlin-Stettin und den nicht garantirten Zweigbahnen Stettin-Stargard, Neustadt-Ew.-Wriezen und Pasewalk-Preuss. Landesgrenze die Einnahme zusammen 747866 Thlr. gegen 717914 Thlr. im 1. Quartal 1873, also 29952 mehr betragen hat; bei der Zweigbahn Stargard-Cöslin zusammen Einnahme 179149 Thlr. gegen 166846 Thlr. in 1873, also mehr 12303 Thlr.; bei der Zweigbahn Cöslin-Danzig zusammen 103669 Thlr. gegen 101994 Thlr., also mehr 1675 Thlr.; bei der Zweigbahn Angermünde-Stralsund, Züssow-Wolgast und Pasewalk-Stettin zusammen 210198 Thlr. gegen 191486 Thlr., also mehr 18711 Thlr. Ueber die Hafenanlage am rechten Dunzigufer wird berichtet, dass das unterm 19. Februar c. aufgestellte vom Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft genehmigte Project, welches exclusive des am Dunzigstrome belegenen, der Stadt Stettin gehörigen Grund und Bodens auf 900000 Thlr. veranschlagt ist, noch zur Zeit dem Magistrat der Stadt Stettin zur Prüfung vorliegt. Es werde sich zunächst darum handeln, Vereinbarung darüber zu treffen, in welcher Weise die Baukosten jenes Projects zwischen den Interessenten: der Stadt Stettin, der Schweidnitz-Freiburger und der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft aufgebracht werden sollen resp. in wessen Hände die Bauausführung gelegt werden soll. Für die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft kämen dann noch die in obiger Summe nicht enthaltenen Kosten der Herstellung der Verbindungsgeleise zwischen dem Stettiner Central-Güterbahnhof und den neuen Hafenanlagen am Dunzig in Betracht. Für den Bau der Bahn Ducherow-Swinemünde wurde sofort nach Eingang der unterm 2. Januar d. J. ertheilten ministeriellen Genehmignng der Linie das Grunderwerbungsgeschäft begonnen und im lebhaftesten Gange erhalten. Der Abschluss von Kaufverträgen gelang bis jetzt mit 29 kleineren und 2 grösseren Grundbesitzern der Stadt Anklam und dem Dominium Dargen; dagegen musste gegen 15 kleinere Besitzer und gegen die Güter Ducherow, Bussow, die Königl. Domaine Cachlin und das Königl. Forstrevier Friedrichsthal die Expropriation beantragt werden. Dasselbe steht für das Terrain der Stadt Usedom bevor. Die Erdarbeiten sind in 2 Baugruppen, Ducherow-Peene-Usedom und Usedom-Swinemünde an zuverlässige Unternehmer verdungen und ist damit seit dem 16. März an den Orten begonnen, wo es die inzwischen geregelten Besitz-Verhältnisse irgend gestatteten. Die Baggerarbeiten im Anklamer Moor und der Peene sind ebenfalls an einen Unternehmer verdungen und in Angriff genommen. Die Bauprojecte für die Bahnhöfe Ducherow, Usedom und Swinemünde sind eingereicht; das Project für eine Hafenbahn in Verbindung mit Bahnhof Swinemünde befindet sich noch in der Ausarbeitung. — Auf der Linie Wriezen-Frankfurt a. O. wurde, nachdem unterm 17. Januar die ministerielle Genehmigung zum Bau mit vorläufigem Ausschluss einiger Strecken ertheilt ist, mit dem Grunderwerb vorgegangen. Für die demnächstige Bau-Ausführung sind die nöthigen Dispositionen getroffen. Für die Anlage des Frankfurter Bahnhofes sind drei verschiedene Projecte bearbeitet worden, welche jedoch die Genehmigung des Ministers ebensowenig erlangt haben, wie die von den mitbetheiligten Anschlussbahnen, der Grossenhain-Cottbuser und der Königl. Ostbahn, welche letztere eine neue Güterbahnhofsanlage auszuführen beabsichtigt und diese in Zusammenhang mit den Anlagen der Stettiner und der Grossenhain-Cottbuser Linie zu bringen ist. Ein vom Minister aufgestelltes Programm für eine neue Bearbeitung eines Bahnhofsprojectes, mit welcher sämmtliche hierbei betheiligten Bahnen beauftragt sind, hat wegen der bedeutenden Kosten, welche für die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft erwachsen würden, andererseits wegen Verweigerung eines directen Anschlusses an den Personenbahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eine Vorstellung beim Handelsminister zur Folge gehabt, welche bis heute ohne Erfolg geblieben ist.

* **Berliner Nordeisenbahn.** Nach dem veröffentlichten Rechnungsabschlusse pro 31. December 1873 beziffert sich der Bestand der Gesellschaft an unbegebenen Actien und Stamm-Prioritäts-Aetien auf 2020100 Thlr., die bisher verausgabten Baukosten betragen 10956790 Thlr., die Effectenbestände summiren sich auf 302668 Thlr., der Cassenbestand betrug am 31. December 1873 54376 Thlr. Unter den Passivis sind u. A. 66000 Thlr. Subventionen, ein Lombard-Darlehen von 630000 Thlrn., Contocorrentforderungen an die Gesellschaft zum Betrage von 548594 Thlrn. und Restkaufgelder mit 703654 Thlrn. verzeichnet.

—*k*— **Aus Sachsen.** (Eisenbahndecret; Beseitigung der Kopfstation Altenburg; Ablehnung der dritten Leipzig-Dresdner Linie; Chemnitz-Aue-Adorf; Zittau-Reichenberg.)

Das dem Sächsischen Landtage von der Regierung vorgelegte Eisenbahndecret enthält im Weiteren noch folgende Gegenstände:

Die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert hatte als Garantie für rechtzeitige Fertigstellung der Bahn der Regierung eine Caution von 200000 Thalern und zwar 50000 Thlr. in vierprocentigen Königlich Sächsischen Staatsschuldscheinen und 150000 Thlr. in einer Bürgschaftsurkunde angesehener Leipziger Firmen gestellt. Da von Seiten der Gesellschaft nun weder der erste Termin zur Vollendung der Bahn, der 1. Juli 1871, noch der zweite Termin, der 19. April 1872, eingehalten, die Bahn vielmehr so spät fertig gestellt worden ist, dass der Betrieb erst am 3. August 1872 eröffnet werden konnte, so war die Caution als verfallen anzusehen. In neuester Zeit hat nun der Verwaltungsrath darum gebeten, dass von Einziehung der Caution abgesehen, dieselbe vielmehr der Gesellschaft zurückgegeben werde. Diesem Gesuche stehen nach Ansicht der Regierung beachtungswerthe Billigkeitsgründe zur Seite und sie beantragt, dass die Ständeversammlung die Ermächtigung ausspreche, die hinterlegte Caution zurückzuerstatten.

Die berüchtigte Kopfstation der Sächsischen Staatsbahn zu Altenburg soll nach jahrelangen vergeblichen Verhandlungen mit der Altenburgischen Regierung nun doch beseitigt werden, und zwar auf besonderes Andrängen des Reichseisenbahnamtes. Die betreffende Uebereinkunft, die indessen noch der Genehmigung der Sächsischen Kammern und der Altenburgischen Landschaft bedarf, beruht auf folgenden Grundlagen: Der Bahnhof in Altenburg soll auf einem der Stadt Altenburg möglichst nahegelegenen Platze, entweder hinter dem sogenannten Plateau, oder in Anlehnung an den jetzigen Bahnhof neu errichtet und die Eisenbahn von demselben aus direct in südlicher Richtung, entweder durch den sogenannten Jüdengrund, oder in der Nähe der Caserne vorbei bis zum Anschlusse an die alte Line bei Münsa fortgeführt werden. Die Wahl des Platzes für den Bahnhof hängt noch von weiteren Terrainstudien ab, auf Grund deren ein specielles Project bearbeitet werden wird. Die Sächsische Regierung führt diesen Umbau und Linienverlegung auf ihre Kosten aus; doch werden Seitens der Herzoglich Altenburgischen Regierung, und zwar ohne allen Anspruch auf künftige Entschädigung aus den Bahnerträgnissen oder anderen Einkünften, verschiedene Gegenleistungen gewährt. So soll unter Anderm, soweit von den neuen Anlagen fiscalisches Areal berührt wird, solches der Sächsischen Regierung unentgeltlich abgetreten werden. Die Altenburgische Regierung verzichtet auf eine ihr nach Massgabe des im Jahre 1847 geschlossenen Vertrages zustehende und am 16. Juli 1876 zahlbar werdende Zinsenforderung von 112500 Thlr. Die Altenburgische Regierung verzichtet ferner, die auf ihrem Gebiet liegende Strecke der Sächsisch-Bayerischen Bahn und der Gössnitz-Glauchauer Bahn jemals mit einer anderen Abgabe zu belegen, als die breits jetzt zu zahlende Grundsteuer von Grund und Boden, ausschliesslich der Gebäude, von denen vertragsmässig Grundsteuer nicht erhoben wird. Endlich hat sich die Herzoglich Sachsen-Altenburgische Regierung für den Fall, dass die Ueberschreitung der Altenburg-Leipziger Chaussé durch die neue Linie im Niveau nach diesseitiger Ansicht unthunlich sein sollte, verpflichtet, auf ihre alleinigen Kosten diese Strasse über oder unter der Eisenbahn hinwegzuführen und die solchenfalls nothwendige Chausséverlegung zu bewirken. Der Gesammtaufwand für die Sächsische Staatscasse wird sich nach einem ungefähren Kostenüberschlag auf 1250000 Thlr. belaufen.

Zur Abwendung des in diesem Blatte bereits besprochenen, den Ständekammern von der Regierung zur Genehmigung vorgelegten Project seiner dritten directen Verbindung zwischen Leipzig und Dresden hat das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie an die Ständeversammlung eine Petition gerichtet, in welcher darauf hingewiesen ist, einmal, dass nicht das geringste volkswirthschaftliche Bedürfniss für die projectirte dritte Linie vorhanden sei und dann,

welche umfänglichen Anlagen die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auf verschiedenen ihrer Stationen errichtet habe, um auch in Zukunft etwaigen gesteigerten Verkehrsansprüchen zu genügen. Gleichwohl hatte die Deputation der 2. Ständekammer, welche der Letzteren Bericht über die Regierungsvorlage erstattete, der Kammer die Genehmigungsertheilung zur Erbauung der dritten Linie empfohlen. Die Kammer lehnte indessen den Vorschlag ihrer Deputation und damit das Project mit 32 gegen 23 Stimmen ab. In gleicher Weise hat sich die erste Kammer zu dem Projecte gestellt. Sie lehnte die Genehmigung desselben mit allen gegen drei Stimmen ab.

Die Direction der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft hat den Bau der Zweiglinie Zwönitz-Stollberg-Lugau einstweilen sistirt, um den Bau der früher fertigzustellenden Hauptlinie um so energischer betreiben zu können. Mit angeblichen Verlegenheiten der Sächsischen Eisenbahn-Baugesellschaft, wie berichtet wurde, hängt diese Sistirung schon um deswillen nicht zusammen, weil dieselbe den Bau der Zweigbahn nicht in Generalentreprise wie den der Hauptbahn hat, sondern ihn lediglich für Rechnung der Bahngesellschaft ausgeführt.

Der soeben ausgegebene Geschäftsbericht der Zittau-Reichenberger Eisenbahn-Gesellschaft pro 1873 bestätigt die Hoffnungen früherer Jahre, dass die Frequenz sich steigern, und das pro 1872 entstandene Deficit abgezahlt und noch ein Ueberschuss erzielt werden würde. Es wurden auf der Zittau-Reichenberger Bahn im Jahre 1873 301 033 Personen und 6 626 821,3 Ctr. Güter befördert, gegen 273 800 Personen und 5 777 613,9 Ctr. Güter im Jahre 1872. Zufolge der von der Königlichen General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden geführten Betriebsrechnung haben im Jahre 1873 die Einnahmen 271 967 Thlr. 19 Ngr. 7 Pf. betragen, was eine Mehreinnahme von 10 955 Thlr. 17 Nr. gegen das Vorjahr ergiebt, während die Ausgaben 249 883 Thlr. 19 Ngr. 1 Pf. oder 21 381 Thlr. 17 Ngr. 1 Pfg. weniger, als 1872 betrugen, so dass ein Ueberschuss von 22 084 Thlr. 6 Pf. erzielt wurde. Die Unterhaltungskosten der Bahn haben wiederum einen bedeutenden Aufwand, circa 81 400 Thlr. erfordert und wenn dieser Betrag auch um circa 7000 Thlr. gegen das Vorjahr zurückbleibt, so hat zu dessen Höhe doch abermals die fernerweite Erneuerung des Oberbaues beigetragen. Der Wagenzins im Jahre 1873 betrug nach Abzug der eingenommenen Miethe für Benutzung der Zittau-Reichenberger Wagen auf fremden Bahnen ca. 19 500 Thlr. Die von der Sächsischen und Oesterreichischen Staatsregierung mit 4% garantirte Dividende ist für das Jahr 1873 auf die im Privatbesitze befindlichen 914 Actien wiederum mit 3656 Thlr. ausgezahlt worden.

* **Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft.** Der „Staatsanz." veröffentlicht das dieser Gesellschaft ertheilte Privilegium vom 23. Mai cr. zur Ausgabe von 4½procentigen Prioritäts-Obligationen im Betrage von 4½ Mill. Thlr. Das Geld soll zur Bestreitung dringender Bedürfnisse für Erweiterung und Vervollständigung dienen. Die Prioritäts-Obligationen werden in 1000 Stücken à 1000 Thlr., 3000 Stücken à 500 Thlr. und 2000 Stücken à 100 Thlr. ausgefertigt werden. Die Auszahlung der Zinsen geschieht halbjährlich postnumerando. Die Amortisation des Capitals erfolgt vom Jahre 1878 ab durch Verloosung von mindestens ½ Procent des ausgegebenen Betrags und durch Hinzufügung der aufgesparten Zinsen von den ausgeloosten Obligationen.

Stbg. **Frankfurt a/M.**, 16. Juni. Die Sommerfahrpläne der hier mündenden Eisenbahnen haben im Allgemeinen nur geringe Veränderungen gebracht, befriedigen aber nach jeder Richtung hin. Die Königl. Frankfurt-Bebraer Bahn führte den von den Einwohnern Offenbachs so sehnlich erwünschten Theaterzug ein, der Abends nach 11 Uhr von hier abgeht. Auf der Homburger Bahn wurde ein Morgen-Schnellzug eingelegt, welcher die Tour Homburg-Frankfurt in 25 Minuten durchbraust und besonders den während der Saison in Homburg ihre Villegiatur haltenden Frankfurter Geschäftsleuten sehr gelegen ist. Die etwas spätere Expedirung des Nachmittag-Schnellzuges in umgekehrter Richtung findet gleichfalls vielfache Anerkennung. Die Fahrzeit des Courierzuges von Wien hierher wurde um etwa eine Stunde gekürzt und so trifft auf der Aschaffenburg-Frankfurter Strecke der Hessischen Ludwigsbahn der Wiener Courierzug Mittags entsprechend früher hier ein. Die Nassauische Bahn lässt den im früheren Sommer nur Sonntags bis Frankfurt beförderten Nachtzug täglich laufen, so dass man jetzt bis 10 Uhr Abends in Wiesbaden verweilen kann. Auf der Main-Neckar-Bahn wurden Züge, welche seither stark von Arbeitern frequentirt wurden, dadurch erleichtert, dass diese Züge an verschiedenen Stationen nächst Frankfurt und Darmstadt nicht mehr anhalten, dagegen aber von Zügen gefolgt sind, welche überall anhalten und besonders für Arbeiter bestimmt sind. Die Aenderungen auf der Weserbahn sind unwesentlich.

Ueber unseren Central-Bahnhof verlautet nur hie und da etwas und doch zeigt es sich täglich mehr, wie sehr ein solcher erforderlich ist. Im Main-Neckar-Bahnhof laufen bekanntlich die Neckar-, Hess. Ludwigs- und Bebraer Züge ein und da werden beinahe täglich die Passagiere auf eine unangenehme Geduldsprobe gesetzt, indem die sich häufig in Intervallen von 10—15 Minuten folgenden Züge bei geringen Verspätungen an der Einfahrt sammeln und dann in aller Ruhe die Klarmachung der Einfahrts-Geleise abwarten müssen.

* **Badisch-Elsass-Lothrinigische Eisenbahnen.** Zwischen der Badischen Staatsbahn und den Bahnen von Elsass-Lothringen besteht zur Zeit nur Eine Schienenverbindung, nämlich jene von Kehl nach Strassburg. Nun sollen zu dieser Verbindung drei weitere: 1. von Leopoldshöhe nach St. Ludwig, 2. von Mülheim nach Mülhausen und 3. von Altbreisach nach Colmar treten. Nach dem bezüglichen, dem Bundesrathe und dem Badischen Landtage vorgelegten Staatsvertrage ist vereinbart worden dass jeder Theil — Baden und die Reichs-Regierung — die auf sein Gebiet fallenden Strecken der Verbindungsbahnen, ebenso die an den bestehenden Bahnen nothwendigen Veränderungen auf seine Rechnung nimmt, die festen Rheinbrücken dagegen auf gemeinsame Kosten hergestellt werden. Vorerst werden diese Bahnen nur für Ein Geleise hergestellt, die festen Brücken aber für ein etwa später nothwendig werdendes zweites Geleise eingerichtet. Die beiden erstgenannten Linien sollen bis 1. Mai, die leztgenannte bis 1. November 1877, vollendet sein.

⊙ **Württemberg.** Am 1. Juni d Js. wurden die Bahnstrecken Pforzheim-Calw und Nagold Horb dem Verkehr übergeben und bilden mit der am 20. Juni 1872 eröffneten Mittelstrecke Calw-Nagold eine süd-nördliche Durchgangslinie an den Rhein. Die auf Badischem Boden befindliche Station Pforzheim, wesentlich vergrössert, 277 Meter ü. d. M., liegt noch im Geschiebe der Enz, das fast ausschliesslich aus dem Geschiebe des bunten Sandsteins besteht. Nach dem Enzübergang auf der im anstehenden bunten Sandstein fundirten Brücke bei Brötzingen, einem Gitterträger mit 2 Oeffnungen von 48,7 Meter lichter Weite, gelangt man unmittelbar in den kurzen Sandsteineinschnitt und den 405,3 Meter langen Tunnel, welcher die Wasserscheide zwischen Enz und Nagold durchbricht. Bei der Ausfahrt aus dem Brötzinger Tunnel ist man wie mit einem Schlage mitten im Schwarzwald, im wasserreichen Nagoldthal. Die Bahn schmiegt sich an das linke Thalgehänge und sieht das Auge von nun an das zweierlei Grün des Schwarzwaldes, das Wiesengrün im Thalgrund und das dunkle Waldesgrün, das sich zur Höhe hinanzieht. Die Station Weissenstein, 282 Meter ü. d. M., liegt am Ende eines 300 Meter langen Tunnels, des Weissensteiner Tunnels, der eine Thalschlinge durchsticht. Eine weitere Thalschlinge kürzt der 510 Meter lange Zelgenbergtunnel ab. Von Zelgenberg an, dem gegenüber auf der rechten Thalseite die prachtvollsten Sandsteinbrüche erschlossen sind, wird der Weg etwas einförmig bis zur Station Unterreichenbach, 304 Meter ü. d. M. Das Dörfchen mit seiner schmalen Markung ist wie ein Keil in das Badische eingetrieben. Bei Unterreichenbach ist die Nagold überbrückt und zwar durch einen Parallelträger mit einer Oeffnung von 60 Meter lichter Weite, nachdem der Fluss selber auf Buchenbronner und Weissensteiner Markung vielfache Correctionen in seinem unruhigen Laufe erhalten hatte. Auffallender Weise schneidet die Bahn vom Zelgenberg bis nach Calw kein einziges brauchbares Steinlager mehr an, nirgends tritt mehr eine compacte Felsmasse, sondern lose verwitternde Sandmasse zu Tag. Der Monbach, der von Monakam herabfliesst, wird mittelst eines geraden Fachwerkträgers mit einer Oeffnung von 21 Meter lichter Weite überschritten und Station Liebenzell, 317 Meter ü. d. M., erreicht. Die Station, auf dem rechten Ufer der Nagold gelegen, ist mit der Stadt Liebenzell durch eine Zufahrtsstrasse und einem geraden Fachwerksträger mit zwei Oeffnungen, von 11 und 23 Meter Lichtweite, verbunden. Nächst der Ernstmühle, jetzt Weiler und Filial von Liebenzell hat ein Bohrloch auf warmes Wasser die Entstehung von Kleinwildbad hervorgerufen, woran die Bahn vorbeifährt, um mit einer Steigung von 1 : 170 die Station Hiersau, 341,4 Meter, zu erreichen. Um Raum für die Station zu gewinnen, musste der Berg tief angeschnitten werden. Unter der Stuttgart-Calwer Linie zieht sich die neue Linie zum Bahnhof Calw, benutzt wie jene den Ziegelbachviaduct mit 20 Meter Weite und 18 Meter Höhe und mündet in die Linie von Calw nach Nagold. Landschaftlich ändert sich hier nichts, der Charakter der Gegend bleibt sich vom Brötzinger Tunnel an immer derselbe. Aus den fünf Tunnels, zwischen Calw und Nagold, dem Rudersberg-, Schlossberg-, Kengel-, Wildberg- und Bettenbergtunnel (vide Näheres Jahrgang 1872. Nr. 84. S. 832) heraus öffnet sich jedesmal wieder der gleiche Reiz des grünen Waldthals mit dem frischen Wasser, sodass schliesslich auch der stille Waldreiz langweilig wird und man gespannt wird, eine andere Gegend zu erreichen. Die Station Calw liegt 345,7, Teinach 350, Wildberg 368,6, Emmingen 398, Nagold 421,7 Meter über dem Meere und beginnt mit Nagold wieder die neueröffnete Linie. Mit Nagold beginnt der neue Bahnabschnitt, der aus der zwölfstündigen Schwarzwaldbahn von hier ab eine sechsstündige Gäubahn macht. Den Wendepunkt dieser Verhältnisse macht genau der Bahnhof von Nagold, als der Grenze von Sandstein- und Wellengebirge. In einer Steigung von 1 : 100 schlängelt sich die Bahn an dem Berge hin bis zum Hochdorf-Eutinger Bahnhof. Der Weg bleibt sich wesentlich gleich durch ein engbegrenztes, schluchtenreiches Thal, an dessen Winterseite die Bahn hinzieht, abwechselnd im Berganschnitt oder auf einer Auffüllung. Ueber Iselshausen gelangt man zur Station Gündringen, 461 Meter über dem Meere. Das Thal ist hier merkwürdig zerrissen und verworfen, was mit der Auslaugung des Anhydritfelsens zusammenhängt. Einschnitte und Dämme führen aus dem zerrissenen Thal vor eine jähe Felsenwand hin und erreicht die Bahn mittelst eines 1259 Meter langen Tunnels die Höhe des Gäus. Der Tunnel heisst der Hochdorfer Tunnel von dem Dorfe gleichen Namens, auf dessen Markung er sich befindet. Er ist jetzt der längste Tunnel der Württembergischen Eisenbahnen und vom Anfang bis zum Ende in den soliden Hauptmuschelkalk getrieben, dessen Bänke er der Reihe nach durchschneidet, da die Schichten gegen das Gäu einfallen,

das in dem bereits auf der Lettenkehle gelegenen Bahnhof der Station Hochdorf (Eutingen), $504{,}_1$ Meter, zugleich der höchsten Haltung der ganzen Bahn erreicht ist. Mit dem Hochdorf- (Eutinger) Bahnhof ist man, wie bereits bemerkt, auf der Höhe des oberen Gäus angelangt. Bei der Stunde $17{,}_3$ ist eine Horizontale angelegt, welche das sonst gleichmässige Gefälle zum Neckarthal von 1 : 120 unterbricht. Die Horizontale, als spätere Station Eutingen, ist bestimmt, der zukünftigen Bahn Herrenberg-Freudenstadt den Uebergang über genannte Linie und den Anschluss an dieselbe zu ermöglichen. Die Höhenlage dieser Horizontale beträgt $463{,}_4$ Meter. Rasch geht es von hier einer Bergschlucht zu, an welcher zur Linken Burg Eutingenthal sichtbar wird. Ueber die Markung von Bildechingen, eines der ältesten, über 1100 Jahre alten Dorfes, führt die Bahn am rechten Gehänge des Mühlenthales hin und mündet mittelst des $286{,}_4$ Meter langen Tunnels von Mühlen, oberhalb des Dorfes ins Neckarthal. Auch dieser Tunnel ist im soliden, harten Muschelkalk ausgeführt, von dem aus durch unteren Dolomit- und Gipsgebirgen mit einem Gefälle von 1:100 die Thalsohle erreicht wird. Der Uebergang über den Neckar zum Bahnhof Horb, $387{,}_6$ Meter über dem Meere, wird mittelst einer Brücke mit sechs Lichtöffnungen, Parallelträger, von je 48 Meter Weite, erreicht. Die Brücke selbst ist in einem Bogen von 700 Meter Radius und einem Gefälle von 1 : 200 angelegt. Mit den Voraufnahmen der Bahn wurde 1866 begonnen und 1868 und 1869 die grösseren Bauobjekte in Angriff genommen. Der leitende Oberingenieur war der Oberbaurath von Abel; die Inspectoren Schmoller in Pforzheim, Möll in Liebenzell, Hermann in Nagold und Krauss in Horb haben den Bahnbau ausgeführt. —

* **Oesterreichische Eisenbahnbauten.** Die Grundeinlösungsarbeiten auf der Strecke Pilsen-Klattau-Eisenstein der Pilsen-Priesener Eisenbahn nehmen einen erfreulichen Fortschritt und sollten die Bauarbeiten zwischen den Profilen Nr. 704 und 748 am 8. d. M. in Angriff genommen werden. Die Bauüberwachung wurde dem k. k. General-Inspections-Commissär Josef Themer, welcher bisher mit der Ueberwachung des Baues der nunmehr dem Betriebe übergebenen Budweis-Wesselyer Verbindungsbahn betraut war, übertragen.

Die Bauarbeiten auf der Linie Rakonitz-Protivin sind bereits vergeben und die Einleitungen getroffen, dass dieselben am 15. d. M. in Angriff genommen werden. Die auf dieser Linie in Aussicht genommenen Stationen sind: Station Rakonitz, Stadtl, Pürglitz, Zbecno (H.-St.), Neuhütten, Althütten, Beraun, Zdic, Lochowic, Jinec, Pribram, Milin, Tochowic, Breznic, Mirowic, Cimclic, Wraz (H.-St.), Cizova, Pisek, Putim und Protivin.

Auf den Dalmatinischen Eisenbahnlinien wird der erste Spatenstich am 16. d. M. in Spalato erfolgen. Die auf der Linie Divazza-Pola mit der Abzweigung Canfonaro-Rovigno in Aussicht genommenen Stationen sind: Station Divazza, Herpelle, Podgorje (H.-St.), Rachitovich, Pinguente, Rozzo, Lupoglava (H.-St.), Cerouglie, Pisino, St. Pietro in Selva (H.-St.), Canfonaro, Zabronich (H.-St.), Dignano, Pola, Villa di Rovigno (H.-St.), Station Rovigno.

-*st*- **Dux-Bodenbacher Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) Die auf den Bau der Bahn sich beziehende Thätigkeit der Gesellschaft kann mit der Inbetriebsetzung der Strecke Ossegg-Komotau am 19. December 1872 der Hauptsache nach als beendigt betrachtet werden. Die provisorische Verbindungsbahn zwischen der diesseitigen Station und dem Bahnhofe der Buschtěhrader Bahn in Komotau ist am 1. Mai 1873 vollendet und inzwischen auch der Bau der definitiven Verbindung in Angriff genommen und so weit gefördert worden, dass am 28. April l. J. die technisch-polizeiliche Prüfung derselben vorgenommen werden konnte. Das Project für die Anlage des Ladowitzer Centralbahnhofes, an dem 4 Bahnverwaltungen betheiligt sind, wurde abgeändert und dadurch sehr vereinfacht. Dasselbe hat die Genehmigung der Regierung erhalten, die Ausführung war jedoch bis jetzt nicht möglich. Dagegen ist die Verbindungsbahn zwischen der diesseitigen Station Dux-Liptitz und dem Centralbahnhofe Dux-Ladowitz grösstentheils bereits der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen worden und die aus derselben abzweigende Schleppbahn nach dem der Gesellschaft gehörenden Christiana-Schachte schon seit längerer Zeit in Betrieb.

Der Schwerpunct der baulichen Thätigkeit lag überhaupt auch im Jahre 1873 in dem Bau von Schleppbahnen nach Kohlenwerken. Während im April vorigen Jahres die Zahl der ausgeführten Schleppbahnen erst 14 betrug und 3 weitere noch im Baue standen, befinden sich zur Zeit nicht weniger als 21 Schleppbahnen zu Maschinenschächten und deren 3 zu industriellen Etablissements mit einer Gesammtlänge von $2{,}_{67}$ Meilen = $20{,}_{253}$ Kilometer im betriebsfähigen Zustande. Für weitere 9 Schleppbahnen sind die Projecte ausgearbeitet.

Was den Betrieb der Bahn anbelangt, so war das abgelaufene Jahr normal und die Entfaltung der Bahn wesentlich fördernd. Dies gilt vorzüglich in Betreff des wichtigsten Factors für das Transport-Geschäft der Bahn, die Kohle und deren Versandt. Indessen war auch der Personenverkehr in den Sommermonaten befriedigend, während diverse Frachten in geringerem Maasse der Bahn zuflossen. Man hatte in dieser Beziehung von den Hauptstationen der Strecke Ossegg-Komotau, insbesondere den Fabriksplätzen Görkau und Oberleitensdorf, gewisse Erwartungen gehegt, die aber im Laufe des Jahres nicht zutrafen. Doch war dieser Güterverkehr im Allgemeinen dem der übrigen Bahnen im nördlichen Böhmen proportional. Personenverkehr und Verkehr mit diversen Gütern jedoch haben nur eine untergeordnete Bedeutung gegenüber dem Braunkohlen-Frachtgeschäfte. Dieses letztere hat sich nun im verflossenen Jahre, ganz besonders aber seit Beginn dieses Jahres, in einer Weise entfaltet, die allen Voraussetzungen vollkommen Genüge leisten konnte und für die nächste Zukunft schon als vielverheissend zu betrachten ist. Wenn im abgelaufenen Jahre mehrere Umstände zusammengewirkt haben, das Kohlenfrachtgeschäft glücklich zu gestalten, so mangelte es auch nicht an Schwierigkeiten und Calamitäten, wohin in erster Reihe die Hindernisse zu rechnen sind, welche sich dem Transporte der Braunkohle zu Wasser in den Weg stellen, sodann der vorübergehende Mangel an Transportmitteln. Behufs Beseitigung der erstgenannten Hindernisse, hervorgerufen durch die starke Versandung des Rosawitzer Elbehafens, wurde die Regierung zur Vornahme von Baggerungen angegangen, bis jetzt freilich vergebens. Der Mangel an Transportmitteln im Winter 1873—1874 wurde durch die plötzlich eingetretene, sich geradezu überstürzende Nachfrage nach Kohle erzeugt, der gegenüber sich der bisherige Wagenpark von 600 Stück als zu schwach erwies. Um diesem Mangel gründlich abzuhelfen, hat man die Anschaffung von weiteren 1000 Stück Kohlenwagen beschlossen, die aber vorerst auf 2 Jahre gemiethet werden.

Die Kohlenwerke der Gesellschaft haben für das Berichtsjahr wieder recht erfreuliche Resultate zu verzeichnen. Die Production erhöhte sich von 2 663 000 Ctr. im Jahre 1872 auf über 5 Millionen Ctr. verwerthbarer Kohle im Jahre 1873, hat sich also fast verdoppelt. In den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres wurden an zu verwerthenden Kohlen schon über 2 Mill. Ctr. gefördert, so dass das Präliminare der Gesammtförderung für 1874 von 6 Mill. Ctr. unbedingt eingehalten werden wird, zumal gegen Ende des Jahres noch ein vierter Schacht, der gleichfalls seine Schleppbahn erhält, zu den drei bisher im Betriebe befindlichen hinzukommen wird. Leider standen während des grösseren Theils des Jahres 1873 die Kohlenpreise abnorm niedrig, so dass der Gewinn der Kohlenwerke selbst ein verhältnissmässig geringer war. Der Jahres-Durchschnitts-Verkaufspreis war pro Ctr. $8{,}_{84}$ Kr. Oe. W. gegen $10{,}_{16}$ Kr. Oe. W. des Vorjahres. An Absatz für die Kohle fehlte es während des ganzen letzten Jahres nicht, vielmehr hat das Consumtionsgebiet derselben intensiv und extensiv an Bedeutung gewonnen. Der Reinertrag der Kohlenwerke pro 1873 beträgt 27 874 Fl. (im Vorjahre 24 673 Fl.). Die Bahn hatte ult. 1873 an Fahrbetriebsmitteln: 12 Locomotiven, 36 Personen-, 11 Conducteur- und Post-, 22 gedeckte Last- und 600 Kohlenwagen. Zu Anfang dieses Jahres sind hinzugekommen: 6 Locomotiven, 18 gedeckte Lastwagen und 10 Schienenlowry's. Die Locomotiven haben im Ganzen 76 500 Meilen zurückgelegt, davon 43 798 Nutzmeilen. Befördert wurden: 440 136 Personen, 8503 Ctr. Gepäck und 6 544 544 Ctr. Güter. Ertragen hat durchschnittlich: jede Person 31 Kr., jeder Ctr. Gepäck 29 Kr., jeder Ctr. Fracht 7 Kr. Die Einnahmen haben betragen: für Personen 136 576 Fl., für Gepäck etc. 2489 Fl., für Güter 479 175 Fl., Reinertrag der Kohlenwerke 27 874 Fl., für Verschiedenes 45 511 Fl., zusammen 691 625 Fl. (gegen 305 969 Fl. im Vorjahre).

Ausgegeben wurde: Für allgemeine Verwaltung 57 992 Fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 111 294 Fl., für Verkehrs- und commerciellen Dienst 111 504 Fl., für Zugförderungs- und Werkstättendienst 123 165 Fl., für besondere Ausgaben (Zinszahlungen, Steuern etc.) 386 438 Fl., zusammen 790 393 Fl. (gegen 444 669 Fl. in 1872).

Das Geschäftsjahr 1873 schliesst daher mit einem Deficite von 98 768 Fl. ab, welches gleich dem grösseren (138 700 Fl.) des Jahres 1872 lediglich dadurch entstanden ist, dass die Betriebsüberschüsse nicht vollkommen hinreichen, die Zinsen der Prioritäts-Obligationen zu decken. Dieses Ergebniss ist in der Natur der Verhältnisse begründet und war vorauszusehen. Doch dürfte bei der ausgezeichneten Entwicklung des Unternehmens in den letzten Monaten und der nunmehr unzweifelhaften Bonität desselben das Jahr 1873 mit seinem Resultate allgemein als einer glücklich überwundenen Periode angehörig betrachtet werden und die Dux-Bodenbacher Bahn mit dem Jahre 1874 aufgehört haben, ein unproductives Unternehmen zu sein.

Der Pensionsfond hatte ult. 1873 einen Bestand von 40 043 Fl., das Kranken-Unterstützungs-Institut einen solchen von 16 629 Fl.

* **Kronprinz Rudolfsbahn und Salzkammergutbahn.** An Stelle des Consortiums, welches sich bereits vor drei Jahren um die Concession der Salzkammergutbahn beworben hatte, wird die Kronprinz Rudolfsbahn treten. Das genannte Consortium, bestehend aus den Vertretern der Gemeinden Ried und Passau, der Sparcasse in Ischl, der Traunthaler Kohlenwerks-Gesellschaft, aus der Franco-Oesterreichischen Bank, Ritter v. Glanz, Graf Prokesch-Osten und Anderen, ist bereitwillig von der Bewerbung zurückgetreten, falls die Bahn nur überhaupt zu Stande kommt. Die Consortial-Mitglieder, durchgehends Interessenten der Bahn, wollten diese ohne jede pecuniäre Unterstützung Seitens des Staates gegen Gewährung der üblichen Stempel- und Steuerfreiheit herstellen. Da es jedoch der Regierung darum zu thun war, die Bahn rasch hergestellt zu sehen, und überdies die Finanzirung der Bahn unter den jetzigen Verhältnissen absolut unmöglich gewesen wäre, so musste sich die Regierung zur Gewährung einer entsprechenden Staatsgarantie herbeilassen. Bei Ertheilung der Concession an die Kronprinz Rudolfsbahn mochte für die Regierung der Umstand bestimmend gewesen sein, dass dadurch die Schaffung einer neuen und daher kostspieligen Administration für die Salzkammergutbahn vermieden wird. Ein weiteres

Motiv für die Einverleibung der Salzkammergutbahn in das Kronprinz Rudolfsbahnnetz wäre die Förderung dieses Unternehmens. Trotz der grossen Ausdehnung des Netzes entbehrt dasselbe nach sämmtlichen Richtungen einer Verbindung mit fremden Bahnen und ist zum grössten Theile auf den Localverkehr angewiesen. Durch die Salzkammergutbahn erlangt sie den ersten directen Anschluss an das Ausland bei Schärding beziehungsweise Passau, wo die Bayerische Ostbahn ihren Anfang nimmt. Die Vereinbarungen zwischen der Verwaltung und der Regierung betreffend erfährt die „Presse", dass im Ganzen noch Differenzen betreffs einer kleinen Theilstrecke obschweben. Es handelt sich um die zwischen den Endpuncten der Salzkammergut- und Kronprinz Rudolfsbahn liegende Strecke Selzthal-Steinach, welche einen Theil der an die Elisabeth-Westbahn concessionirten Giselabahn bildet. Soll die Salzkammergutbahn den Verkehr der Rudolfsbahn fördern, so müssen die beiden miteinander unmittelbar verbunden werden. Der Bau einer Parallelbahn von Selzthal bis Steinach muss ausser Frage bleiben und hat sich daher die Regierung für die Verwendung der Salzthal-Steinacher Theilstrecke der Giselabahn entschieden, und zwar in der Weise, dass dieselbe entweder von der Kronprinz Rudolfsbahn abgelöst, oder ihr gegen einen Pachtschilling die Benutzung Seitens der Kaiserin Elisabethbahn gestattet werden solle. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind noch in Schwebe, doch zweifelt man nicht, dass in der einen oder andern Weise ein Resultat erzielt werden wird.

* Die eine Trace der **Pferdebahn in Prag** wird nach den dem dasigen Stadtrathe vorgelegten Plänen in der Richtung von Karolinenthal zum Böhmischen Nationaltheater an der Kaiser Franz Kettenbrücke auf der Prager Neustadt und die andere von eben dieser Brücke auf der Prager Kleinseite bis zur Böhm. Westbahn am Smíchov projectirt. Der Bau hat noch nicht begonnen.

Ausland.

-r- **Paris - Lyon - Mittelmeer - Eisenbahngesellschaft.** (Aus dem Geschäftsberichte pro 1873.) I. Altes Netz: Im Laufe des Jahres 1873 wurden auf dem alten Netze eröffnet die Strecken:

von Saint-Césaire nach le Cailar	19 Kilom.
von Aimargues nach Aigues-Mortes	13 „
von Miramas nach le Cheval-Blanc	32 „
	64 „

Die Länge der im Betriebe stehenden Linien der Gesellschaft, welche Ende des Jahres 1872 3794 Kilom. betrug, war sohin am Schlusse des Jahres 1873 3858 Kilom. (einschliesslich der Linie von Bességes, welche auf Grund specieller Convention betrieben wurde).

Die im Jahre 1873 auf die im Betriebe stehenden Linien gemachten Ausgaben betrugen 10 950 031,82 Frcs. Im Baue begriffen waren folgende Strecken:

die Zweigbahn von Hyères,
die Strecke von Alais nach Pouzin,
„ „ „ Pontarlier nach Jougne.

Bis zum 31. Dezember 1873 beliefen sich die Ausgaben für das alte Netz auf 2 092 882 699,91 Frcs.

II. Neues Netz. Im Laufe des Jahres 1873 wurde dem Betriebe eröffnet die Strecke von Avallon nach Cravant, 36 Kilom. Die Gesammtlänge der im Betriebe stehenden Linien dieses Netzes war Ende 1873 947 Kilom.; am Schlusse des Jahres 1872 betrug dieselbe 911 Kilometer.

Im Baue begriffen waren:

die Strecke zwischen Boen und Thiers auf der Linie von Clermont nach Montbrison. (Der übrige Theil der Linie steht bereits im Betriebe.);
die Strecke von Le Puy nach Saint-Georges-d'Aurat,
„ „ „ Dijon nach Langres zwischen Is-sur-Tille und Vaux,
„ „ „ Avallon nach les Laumes,
„ „ „ Grenoble nach Gap,
„ „ „ Cavaillon nach Gap zwischen Sisteron und Veynes,
„ „ „ Lunel nach le Vigan.

Die Ausgaben, welche im Jahre 1873 für die Linien des neuen Netzes gemacht wurden, beliefen sich auf 38 885 873,36 Frcs., und die Gesammtausgaben bis zum Ende des Jahres 1873 auf 501 385 031,71 Frs.

III. Linie vom Rhône zum Mont-Cenis. Die Arbeiten auf der Linie vom Rhône zum Mont-Cenis wurden im Jahre 1873 fortgesetzt; ferner wurde die Rectification der Linie zwischen Montmélian und Chamousset begonnen.

Die Ausgaben hierfür im Jahre 1873 betrugen 2 411 300,51 Frcs., so dass unter Hinzurechnung dieser zu den früheren die Gesammtausgaben sich bis zum Schlusse des Jahres 1873 auf 97 447 341,63 Frcs. beliefen.

IV. Algerische Bahnen. Für die Algerischen Bahnen wurden im Jahre 1873 1 185 484,53 Frcs. aufgewendet; zu den früheren Ausgaben hinzugerechnet, entziffert sich bis zum Schlusse des Jahres 1873 die Summe von 170 633 572,27 Frcs.

Betriebs-Ergebnisse. A. Altes Netz. Hinsichtlich der Betriebs-Erträgnisse kommt eine Betriebslänge von 3722 Kilom. für das Jahr 1873 in Betracht. Die im Jahre 1873 erzielte Brutto-Einnahme belief sich auf 284 655 282,50 Frcs.

Hierin kommen auf Transporte mit grosser Geschwindigkeit 98 329 217,38 Frcs., auf solche mit geringer Geschwindigkeit 183 288 421,02 Frcs.

Nach Abzug der Steuer auf grosse Geschwindigkeit und der Subventionen stellen sich die Brutto-Ausgaben auf 266 438 824,73 Frcs., denen die Ausgaben mit 111 897 174,58 Frcs. gegenüberstehen.

Die Netto-Einnahme stellt sich sohin auf 154 541 650 Frcs. 15 Cts. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stellt sich für das Jahr 1873 auf 41,99 %; im Jahre 1872 war dasselbe 39,99 %.

B. Neues Netz. Die Länge dieses Netzes war Ende 1872 911 Kilom., Ende 1873 947 Kilom. Die mit Rücksicht auf den Zeitpunct der Eröffnung der im Jahre 1873 neu hinzugekommenen Strecken in Betracht kommende durchschnittliche Betriebslänge war für das Jahr 1873 914 Kilom.

Die Einnahmen beliefen sich auf . .	12 931 605,51 Frcs.,
die Ausgaben auf	11 047 625,53 „

daher sich der Netto-Ertrag auf 1 883 979,78 Frcs. stellt. Im Jahre 1872 war der Netto-Ertrag 2 342 784,39 Frcs.

C. Algerische Bahnen. Der Betrieb der Linien von Algier nach Oran und von Philippeville nach Constantine, aus welchen das der Gesellschaft gehörende Netz besteht, lieferten an Brutto-Einnahmen im Jahre 1873 die Summe von 5 737 696 Frcs. 91 Cts. — sohin pro Kilom. 11 185 Frcs.; die Ausgaben betrugen 5 018 007 Frcs. 70 Cts. — 9781 Frcs. pro Kilom. Der Netto-Ertrag stellt sich daher auf 719 689 Frcs. 21 Cts.

Nach dem Endergebnisse der Rechnung über das abgelaufene Betriebsjahr stellt sich der Gesammt-Netto-Ertrag des alten und neuen Netzes 46 774 106,78 Frcs. Unter Hinzurechnung des Uebertrages aus der vorhergehenden Betriebsperiode mit 2 987 454,95 Frcs. ergiebt sich als zur Verfügung stehende Summe der Betrag von 49 761 561,73 Frcs. Die Dividende aus dem Betriebe des Jahres 1873 wird auf 60 Frcs. per Actie festgesetzt; hierdurch wird bei 800 000 Actien die Summe von 48 000 000 Frcs. absortirt. Der Restbetrag von 1 761 561,73 Frcs. wird auf nächste Betriebsperiode überwiesen. Die Generalversammlung nahm den bezüglichen Vorschlag des Verwaltungsrathes an. Dessgleichen wurde der Verwaltungsrath auf seinen Antrag ermächtigt, die Concession zu einer Eisenbahn von Annemasse nach Annecy gleichzeitig mit der zu einer Bahn von Collonges nach Annemasse anzunehmen.

—r— **Eisenbahn von Lyon nach La Croix-Rousse.** Nach dem bei der Generalversammlung der Actionäre am 23. April erstatteten Geschäftsberichte betrugen die eigentlichen Betriebs-Einnahmen 354 371,72 Frcs. (um 3874,25 Frcs. weniger als im Jahre 1872.) Die Betriebsausgaben betrugen 163 713,59 Frcs. (um 12 000 Frcs. mehr als im Jahre 1872). Der Netto-Ertrag pro 1873 stellt sich auf 190 666 Frcs. 13 Ct. Nach Abzug der Ausgaben für Amortisirung von Obligationen und Actien und für Verzinsung etc. ergiebt sich ein Reinertrag von 92 710 Frcs. 60 Cts. Nach dem Vorschlage des Verwaltungsrathes wurden von dieser Summe 4 635,55 Frcs. zur statutenmässigen Reserve bestimmt und die Dividende auf 22 Frcs. per Actie festgesetzt.

—r— **Eisenbahn von Brüssel nach Lille und nach Calais.** Die Generalversammlung der Actionäre dieser Eisenbahngesellschaft fand am 28. April l. J. statt. Nach dem Geschäftsberichte derselben beliefen sich die Einnahmen des Betriebsjahres 1873 auf 712 928 Frcs., von denen 328 648 Frcs. auf das I. und 384 280 Frcs. auf das II. Semester entfallen. Dem vorhergehenden Betriebsjahre gegenüber ergiebt sich eine Mehreinnahme von ca. 69 000 Frcs. Nach Abzug von 25 548 Frcs. für allgemeine Ausgaben, von 420 470 Frcs. für privilegirte Actien, 4000 Frcs. für Amortisirung erübrigt als verfügbar die Summe von 262 910 Frcs. Unter Hinzurechnung des Ueberschusses vom Vorjahre mit 234 Frcs. stellt sich die dermalen zur Verfügung stehende Summe auf 263 144 Frcs. Dieses Ergebniss gestattet die Dividende auf 10 Frcs. für jede gewöhnliche Actie festzusetzen.

—r— **Italien.** (Concessionen schmalspuriger Bahnen. Concession für Tuoro-Chiusi. Strategische Bahnen. Sardinische Bahnen.)

Die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen haben in Sitzung der Deputirten-Kammer vom 2. Mai einen Gesetzentwurf eingebracht, welcher die Genehmigung der unter dem 5. April l. J. mit dem Ingenieur Clemens Maraini abgeschlossenen Convention zum Gegenstande hat. Nach dieser vorbehaltlich gesetzlicher Genehmigung abgeschlossenen Convention wird dem genannten Ingenieur die Concession zum Baue und Betriebe zweier schmalspuriger Eisenbahnstrecken, nämlich von Tremezzina nach Porlezza und von Luino nach Fornasette ertheilt. Nach den Motiven zu dem Gesetz-Entwurfe sind die bezeichneten Linien bestimmt mit der weiteren Section von Lugano nach Fornasette, bezüglich welcher bereits Einleitungen bei der Schweizerischen Regierung getroffen sind, eine leichte und rasche Verbindung zwischen dem Comer-, dem Luganer-See und dem Lago Maggiore zu schaffen.

Die Gazzetta Ufficiale vom 4. Mai veröffentlicht das Königl. Decret vom 19. März l. J., durch welches die unter dem 24. November 1873 zwischen den Ministern der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten und der Provinz Umbrien abgeschlossene Convention genehmigt wird, nach welcher genannter Provinz die Concession für eine Eisenbahn von Tuoro nach Chiusi ertheilt wird. Nach der angeführten Concession verpflichtet sich die Provinz Umbrie den Bau und Betrieb dieser Bahn auf eigene Kosten und Gefahr zu führen. Sie ist ihrerseits befugt die Concession an eine andere Gesellschaft mit Genehmigung der Regierung zu überlassen. Die Gesellschaft der Römischen Bahnen hat auf das ihr durch den Vertrag gewahrte Vorzugsrecht verzichtet.

Neue strategische Bahnen. In dem Berichte der Senats-Commission über das Project der Verausgabung von 79 700000 Lire für Landesvertheidigung wird der Regierung die Ausführung bzw. Vervollständigung mehrerer Eisenbahnstrecken empfohlen, von welchen nachstehende hervorzuheben sind:

1. Eine neue Linie durch den Appenin um das Thal des Arno mit der Romagna zu verbinden; die vom militärischen Standpunkte am meisten angezeigte Linie wäre diejenige, welche vom Thal von Sieve aus nach Faenza oder Imola führen würde.
2. Die Linie Parma-Spezia.
3. Legung eines Doppelgeleises auf der Strecke Bologna-Piacenza.
4. Desgleichen auf der Strecke Orte-Rom, und
5. Auf der Strecke Rom-Neapel.

Wie dem Monitore delle Str. ferr. unter dem 17. Mai berichtet wird, schreiten die Arbeiten auf der Sardinischen Eisenbahn-Strecke von Sassari nach Ozieri rasch vorwärts. Bereits kann die Strecke von Sassari nach Ploaghe auf einer Länge von 29 Kilom. befahren werden, und es erübrigt nur noch auf kurzer Strecke die Legung der Schienen, so dass die Betriebs-Eröffnung der ganzen 46 Kilom. langen Strecke für den 1. Juli l. J. in Aussicht zu nehmen ist.

Personalnachrichten.

Preussen. Der bisherige Königliche Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector Max Sebaldt zu Saarbrücken ist zum Königl. Ober-Betriebs-Inspector bei der Saarbrücker Eisenbahn befördert; die Königlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Wilhelm Heinrich Buchholz zu Breslau und Karl Büttner zu Guben sind in gleicher Amtseigenschaft resp. nach Guben und Berlin versetzt worden. Der bisherige Friedensrichter Dr. Dückers zu Saarbrücken und die bisherigen Gerichts-Assessoren Weise zu Wiesbaden, Hoppenstedt zu Essen und Dr. Schubart zu Posen sind in Folge ihrer Uebernahme in den Staats-Eisenbahndienst zu Regierungs-Assessoren ernannt; der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector August Vieregge zu Saarbrücken in gleicher Eigenschaft zur Niederschlessisch-Märkischen Eisenbahn nach Breslau versetzt und der Werstätten-Vorsteher Hirsch zu Berlin zum Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister bei der Ostbahn in Königsberg ernannt worden. Der bisherige Werkstätten-Vorsteher Oestreich zu Hanau ist als Königlicher Eisenbahn-Maschinenmeister bei der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn daselbst angestellt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Die Errichtung eines Bahnamtes in Regensburg wurde genehmigt und auf die Stelle eines Vorstandes des Bahnamtes Regensburg der dermalige Vorstand des Post- und Bahnamtes Simbach, Inspector Franz Dinnbier versetzt, der Betriebsingenieur und Sectionsingenieur Gg. Bauer in Regensburg auf Ansuchen auf die Stelle eines statusmässigen Betriebsingenieurs daselbt berufen, der Obermaschinist Val. Renkel in Kempten zum Abtheilungsmaschinenmeister in Regensburg ernannt.

Eisenbahn-Kalender.

(Nachtrag zu No. 48, S. 542 u. 544.)

Generalversammlungen.

24. Juni Actiengesellschaft: Fabrik für Eisenbahn-Material zu Hagen.
25. „ Kiew-Brester Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn		Gegenstand der Submission	Seite
22. Juni	zu Hannover	Kgl. Eisenb. Commission	ca. 180 Qm. Perron-abdeckplatten für Bahnh. Lehrte	—
24. „	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	430 Cbm. Sprengsteine	—
24. „	daselbst	dieselbe	350 000 Maurer- u. 600 Cbm. Sprengsteine	—
25. „	zu Prag	Böhm. Westb.	Material-Verkauf	—
25. „	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	6 000 000 Kilogr. Maschinen-kohlen	—
27. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Presskohlen	563
27. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Winterschutzkleidungsstücke	564
28. „	zu Dresden	Pirna-Kamenzer Verbdgsb.	Eiserne Oefen	564
30. „	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Klingelwerke etc.	564
30. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Wagendecken	564
30. „	zu Guben	dieselbe	Eiserner Brückenüberbau	564
30. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Erd- und Felsenarbeiten	548
1. Juli	zu Mannheim	Badische Stsb.	Schreiner- u. Glaserarbeiten	—
1. „	zu Frankfurt a/O.	Niederschles.-Märk. E.	Drehscheiben	—
2. „	zu Breslau	Breslau-Schw.-Freibg.	219 000 Ctr. Stück- und Kleinkohlen	—
2. „	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	Reservoirs	—

Nachträge zu den Officiellen Mittheilungen über Einnahmen bis ult. April 1874.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Kilometern 1874	1873	Befördert wurden: Personen 1874	Personen 1873	Centner Güter 1874	Centner Güter 1873	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo April.	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Sächsische Staatsbahnen (incl. der Pachtstrecken)	1005,0	—	958818	905302	12235267	10578491[1]	318247	804142[2]	1134563	+96597	4382799	+601570
Privat-Eisenbahnen:												
a. Zittau-Reichenberg	27,0	27,0	22941	23344	411954	364439	4908	10069	15115	+1074	72034	+10343
b. Greiz-Brunn	12,0	12,0	10592	8713	85419	68228	1584	21501	3907	+604	15145	+2457
c. Gössnitz-Gera	34,5	34,5	26692	27189	335225	332189	5149	10674	15980	—972	77505	+6609
d. Altenburg-Zeitz	26,25	26,25	17706	19858	675870	330301	2450	15322	17876	+8049	76433	+41830
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	1102,47	981,80	646550	593830	6523921	6160867	447041	731110	1178151	—14793	4423357	—155875
Württembergische Staatseisenbahnen	1140,8	1134,0	805324	759758	3597156	3430048	446448	756350	1202799	+59409	4300099	+119970
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterreichischer Währung angegeben.												
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	8,99	8,99	19943	25022	194282	196150	9269	26718	35988	—7271	126760	—10963
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	9,08	8,08	15298	19489	558965	723057	8828	65187	74016	—22332	306779	—68153
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holländischer Währung angegeben.												
Holländische Eisenbahn-Gesellschaft	173	173	175745	156051	—	—	153638	46604	200242	+10107	691172	+7048

[1] excl. Thiertransport. [2] incl. 7671 Thlr. 20 Gr. 7 Pfg. für Betriebs- und Baumaterialien-Transporte aus dem Jahre 1873.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Die aus dem Auslande anlangenden, einer Zollamtshandlung unterliegenden Fracht- und Eilgut-Sendungen werden im Zollamts-Magazine am Bahnhofe eingelagert und hievon die Adressaten mit dem Bezugs-Aviso verständigt.

Nur diejenigen Sendungen, bei welchen von den Absendern die Stellung in das k. k. Hauptzollamt am Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben ist, werden unter Anrechnung der Zustreifungsgebühr von 6 Kr. per Zoll-Centner und auf Kosten des Empfängers für die zollämtliche Begleitung, in das k. k. Hauptzollamt geführt, und der Adressat hievon verständiget.

Es steht dem Adressaten auch frei, die Zustreifung der im Zollamts-Magazine am Bahnhofe bereits eingelagerten Güter in das k. k. Hauptzollamt nachträglich zu verlangen, in welchem Falle jedoch die auf dem Gute haftenden Gebühren am Bahnhofe bei der Cassa zu begleichen sind und der Adressat für die Zustellung in das k. k. Hauptpostamt selbst zu sorgen hat.

Behufs Erhebung der Frachtbriefe über alle jene Güter, welche bis zum 15. Juni l. J. in das k. k. Hauptzollamt eingelagert wurden, wird die bestandene Zahlstelle bis auf Weiteres fortbestehen.

Die für den Transito-Verkehr erforderlichen Zollamts-Handlungen am Wiener Bahnhofe werden provisionsfrei und nur gegen Ersatz der effectiven und nachweislichen Baar-Auslagen besorgt.

An Nebengebühren für die in das Zollamts-Magazin eingelagerten Güter werden die nachbezeichneten Beträge eingehoben:

		Kreuzer ö. W. per Zoll-Ctr.
1. Wiege-Gebühr.	a) Für gewöhnliche Güter . .	1,6
	b) Für laut allgemeinen Gütertarif ermässigte Güter	0,6
2. Auflege-Gebühr.	Für das Aufladen auf die Fuhrwägen der Parteien	0,5
3. Lager-Gebühr.	a) Für gewöhnliche Güter aller Art vom 4. Tag der Einlagerung angefangen, per Tag . . .	0,25
	b) Für Colonialwaaren aller Art vom 4. Tag der Einlagerung angefangen, per Tag . . .	0,125
	c) Für Güter, welche nach erfolgter Verzollung am Lager bleiben	0,8

Wien, im Juni 1874.

Die General-Direction der k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Dividende für die Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Stammactien unter den Nummern 1 bis 500000 ist für das Jahr 1873 auf 3 Proc. oder drei Thaler pro Actie festgesetzt und wird vom **25. Juni c.** ab ausgezahlt werden.

Die Zahlung der Dividende, sowie der am 1. Juli und am 1. Januar beziehungsweise 1. April und 1. October fälligen Zinsen der für die **Bergisch-Märkische, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer, Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn** und die **Hessische Nordbahn** emittirten **Prioritäts-Obligationen** erfolgt gegen Einlieferung der bezüglichen Dividendenscheine und Zinscoupons durch die **Direction der Disconto-Gesellschaft**, durch die **Berliner Handels-Gesellschaft**, durch den Herrn **S. Bleichröder** und durch die **Bank für Handel und Industrie** in Berlin — die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VII. Serie sind in Berlin ausschliesslich bei der Direction der **Disconto-Gesellschaft** zahlbar —, durch den **A. Schaaffhausenschen Bank-Verein** und durch die Herren **Deichmann & Co.** in Köln, durch die Herren **von der Heydt-Kersten & Söhne** zu Elberfeld, durch die **Bergisch-Märkische Bank** in Düsseldorf und Elberfeld, durch die **Aachener Disconto-Gesellschaft** in Aachen, durch den Herrn **von Beckerath-Heilmann** in Crefeld, durch den Herrn **Jonas Cahn** in Bonn, durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne**, durch die **Filiale der Bank für Handel und Industrie** und bezüglich der Nordbahn-Coupons auch durch die Herren **von Erlanger & Söhne** in Frankfurt a. M., — die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VII. Serie sind in Frankfurt a/M. ausschliesslich bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne** zahlbar —, durch den Herrn **H. C. Plaut** in Leipzig, durch den **Schlesischen Bank-Verein** in Breslau, durch die Herren **Haller, Söhle & Co.** in Hamburg, durch die **Provinzial-Disconto-Gesellschaft** in Hannover, durch den **Barmer Bank-Verein** in Barmen, durch die **Königlichen Eisenbahn-Commissions-Cassen** in Aachen, Düsseldorf, Essen, Cassel und Altena und durch unsere hiesige **Haupt-Casse.**

Werden meherere Dividendenscheine resp. Zins-Coupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem Nummern-Verzeichniss, in welchem dieselben nach den Serien und Nummern geordnet aufgeführt werden müssen, einzureichen.

Elberfeld, den 14. Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **1. Juni cr.** ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 hierselbst in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

1) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden **Zins-Coupons No. 3 Ser. IX der diesseitigen 4% Prioritäts-Actien, die Coupons No. 37 der 4½% Prioritäts-Obligationen, die Coupons No. 7 der 4½% Prioritäts-Obligationen Lit. B.,** sowie die **Dividenden-Scheine No. 65 der Stamm-Actien Lit. A., B., C., D. und E.,** ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;
2) die am 16. März cr. verloosten **Prioritäts-Actien und -Obligationen,** sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 18. März cr.).

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur einen **Nachweis über die Stückzahl und den Werth derselben,** event. nach den verschiedenen Kategorien, beizufügen.

In **Leipzig** erfolgt die beregte Einlösung der Coupons und Dividendenscheine jedoch nur in den Tagen vom **1. bis incl. 15. Juli cr.** bei der Güterkasse auf unserem dortigen Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr an jedem Wochentage.

Berlin, den 30. Mai 1874. **Die Direction.**

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die Nummern der am 1. December d. J. zurückzuzahlenden 101 Partial-Obligationen unserer Anleihe vom 1. December 1839 und der II. Serie dieser Anleihe vom 1. Juni 1841 sowie die an demselben Tage zurückzuzahlenden 13 Serien unserer Anleihe vom 1. December 1854 ingleichen 117 Nummern unserer Anleihe vom 1. December 1860 sollen

Mittwoch, den 1. Juli d. J.,

Vormittags um 9 Uhr im Sitzungszimmer unseres hiesigen Bahnhofs notariell und öffentlich ausgeloost werden.

Leipzig, den 12. Juni 1874.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

W. Seyfferth. Oehme.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft.

Der am 1. Juli 1874 fällige Coupon der Actien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird:

in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank
in Pest bei der Anglo-Hungarian Bank . . } mit 5 fl. Oe.W. in Silber.

Der an demselben Tage fällige Coupon der Prioritäts-Obligationen

in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank
in Pest bei der Anglo-Hungarian Bank . . } mit 5 fl. Oe.W. in Silber.

in Berlin bei den Herren Richter & Comp.
in Hamburg bei den Herren M. M. Warburg & Co.
in „ bei der Anglo-Deutschen Bank .
in Leipzig bei der Leipziger Disconto Gesellsch. } mit 3 Thlr. 10 Sgr. Pr. Cour.

in Frankfurt a/M. bei der Mitteldeutschen Creditbank - Filiale mit 5 fl. 50 kr. Südd. Währung per Stück eingelöst.

Budapest, im Juni 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Westfälische Eisenbahn.

Die am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der Münster-Hammer Eisenbahn sind vom gedachten Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer Hauptcasse in Münster in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr;

b) bei unserer Stationscasse in Hamm,

c) bei der Disconto-Gesellschaft zu Berlin.

Mehrere einzulösende Coupons sind mit einem Verzeichnisse nach der Nummerfolge geordnet einzureichen.

Münster, den 15. Juni 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westdeutscher, Nordwestdeutscher, Ost-Westdeutscher, Russisch-Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Vom 1. August d. J. an werden, wie von den einzelnen Verwaltungen bereits bekannt gemacht ist, die Frachtsätze für Güter, einschliesslich der in Meilen (à Meile = $7{,}5$ Kilometer) ausgeworfenen Tarifsätze nebst Ueberfuhrgebühren für Leichen, Fahrzeuge aller Art, aussergewöhnliche Gegenstände etc. und Vieh, um zwanzig Procent erhöht und der Minimal-Frachtsatz für Eilgut auf 6 Sgr., für Frachtgut auf 4 Sgr. festgesetzt. Nur für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl und Mühlenfabrikate bleiben die publicirten Tarifsätze auch ferner in Kraft.

Diese Tariferhöhung bezieht sich

im Westdeutschen Verbande auf

den Haupttarif vom 1. October 1872 nebst Nachträgen dazu von No. 1 bis incl. 23,

den Separattarif für den Stettin-Berlin-Badisch-Württembergischen Verkehr vom 1. October 1872 nebst Nachträgen dazu von No. 1 bis incl. 7, den Tarif für den Verkehr nach und von Kehl, Strassburg, Basel etc. vom 1. September 1872 nebst Nachträgen dazu von No. 1 bis incl. 16;

im Nordwestdeutschen Verbande auf

den Tarif vom 1. August 1870 nebst Nachträgen dazu von No. 1 bis incl. 50,

den Tarif für den Verkehr nach und von Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothrigen vom 1. Januar 1874 nebst Nachträgen dazu von No. 1 bis incl. 7;

im Ost-Westdeutschen Verbande auf

den Tarif vom 1. Mai 1872 nebst Nachträgen dazu von No. I bis incl. VII;

im Russisch-Westdeutschen Verbande auf

den Tarif vom 1. December 1872 nebst Nachträgen dazu von No. I bis incl. III.

Bezüglich des Verkehrs mit den Seehäfen Lübeck, Hamburg via Harburg und via Hohnstorf, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemunde, für welchen die Tariferhöhung nicht durchgängig 20 % beträgt, wird ein besonderer Tarif herausgegeben werden.

Bezüglich des Russisch-Westdeutschen Güterverkehrs werden die Tarifsätze nur für die Deutschen Beförderungsstrecken um 20 Procent erhöht.

Cassel, am 15. Juni 1874.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen, Nordwestdeutschen, Ost-Westdeutschen und Russisch-Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes:

Die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Cottbuss-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn.

Vom 22. Juni c. ab wird unser Zug VII um 7 Uhr 10 Min. Abends ab Cottbus, sowie Zug X um 7 Uhr 55 Minuten Abends ab Grossenhain abgelassen werden und dem entsprechend die Abfahrtzeit auf den übrigen Stationen sich ändern.

Ebenso wird Zug XXII ab Niesky bereits um 11 Uhr 38 Minuten Vormittags abfahren, um den Anschluss an den Berlin-Görlitzer Zug in Horka sicher zu stellen.

Die näheren Fahrzeiten gehen aus den auf den Stationen ausgehängten Fahrplänen hervor.

Cottbus, den 16. Juni 1874.

Die Direction.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von

4 374 780	**Kilogr.**	**Eisenbahnschienen aus Bessemer Stahl,**
7 123 900	**Kilogramm**	**Eisenbahnschienen aus Eisen,**
284 350	„	**Seitenlaschen,**
25 860	„	**Unterlagsplatten,**
101 340	„	**Laschenbolzen,**
79 560	„	**galvanisirte Tirefonds,**
2640	„	**Hakennägel**

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind bis zu dem am

Montag, den 6. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen etc.“

resp.

„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug“

an uns einzusenden und erfolgt die Eröffnung der Offerten zur vorangegebenen Terminstunde in Gegenwart der persönlich anwesenden Submittenten.

Strassburg, den 31. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von 120 000 Stück Eisenbahn-Querschwellen von 2,5 Meter; 108 000 laufende Meter Weichenschwellen von 2,8 bis 4,4 Meter Länge soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen“

bis zu dem am

Montag, den 29. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 31. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Lieferung von Presskohlen für die Grossherz. Badische Staatseisenbahn.

Es soll höherem Auftrag gemäss die Lieferung von 10 000 Kilo Presskohle für die Heizung der Wagencoupees mit Frist bis zum 1. October d. J. im Submissionswege vergeben werden. Angebote hierauf sind bis einschliesslich **Samstag, den 27. d. M.,** schriftlich und mit passender Aufschrift versehen bei uns einzureichen. Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Ansuchen abgegeben.

Carlsruhe, den 15. Juni 1874.

Grossh. Hauptverwaltung der Eisenbahnmagazine.

Meisslinger.

Königl. Sächs. Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn.

Lieferung eiserner Oefen.

Eisenwerke, welche gesonnen sind, eiserne Oefen für die Hochbauten der vorgenannten Staatseisenbahn zu liefern, wollen Musterbücher mit Angabe der Gewichte und completten Preise, letztere pro Stück franco Pirna oder Radeberg, an das technische Hauptbureau zu Dresden, Humboldtstrasse 3, I, bis zum

28. dieses Monats

einreichen.

Auswahl der Constructionen und der Bewerber bleibt vorbehalten.

Dresden, am 12. Juni 1874.

Der Ober-Ingenieur.
L. Neumann.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von

150 Stück wasserdichten Wagendecken

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 30. Juni d. J., Mittags 12 Uhr,

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagendecken“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 12. Juni 1874.

Königliche Direction
der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues zu 15 Oeffnungen der Neisse-Brücke bei Guben soll im Wege der Submission vergeben werden und ist Termin

auf Dienstag, den 30. Juni cr., Vormittags 10 Uhr,

in dem Bureau der unterzeichneten Betriebs-Inspection, Berlinerstrasse No. 4 anberaumt, bis zu welchem die Offerten franco mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung des eisernen Ueberbaues zur Neisse-Brücke bei Guben“

einzureichen sind.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen im diesseitigen Bureau zur Einsicht aus und können Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Guben, den 11. Juni 1874.

II. Betriebs-Inspection
der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Main-Neckar-Bahn.

Die Lieferung und Aufstellung von 2 schmiedeisernen Wasserreservoirs im Gesammtgewicht von 150 Centner nebst zugehörigen gusseisernen Röhren und Schieberhahnen sollen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 2. Juli cr., Vormittags 10 Uhr,

in dem Geschäfts-Bureau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Reservoirs“

einzureichen sind.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im genannten Bureau zur Einsicht aus.

Darmstadt, am 16. Juni 1874.

Der Eisenbahn-Baumeister.
Nahm.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten, der Durchlässe und kleinen Brücken des I. Looses (Wriezen-Langsow) auf der Strecke Wriezen-Frankfurt a/O., $25_{,17}$ Kilometer lang, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen liegen im Bureau des Unterzeichneten, Louisenstrasse 25 und im Bureau des Abtheilungs-Baumeisters Werner in Wriezen a/O. zur Einsicht aus; Bedingungen und Massenberechnungen können auch auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien per Post vom Unterzeichneten bezogen werden.

Zur Eröffnung der eingegangenen Offerten, welche mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Erd- und Maurerarbeiten der Wriezen-Frankfurter Eisenbahn“

zu versehen und an den unterzeichneten Baudirector portofrei zu richten sind, ist auf

Freitag, den 10. Juli, Vormittag 11 Uhr,

ein Termin im Bureau des Unterzeichneten angesetzt.

Stettin, den 6. Juni 1874.

Der Baudirector der Berlin-Stettiner Eisenbahn.
Schorss.

Hannoversche Staatsbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von:

220 Stück Pelzen,
120 „ Pelzröcken,
160 „ Düffelröcken,
280 „ Pelzmützen,
300 Paar Filzschuhen,
90 „ Filzstiefeln,
70 „ rindslederne Stiefeln,
85 Stück Rangirer-Röcken und
70 Paar Gamaschen,

soll im Wege der Submission vergeben werden. Offerten darauf sind portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Winterschutzkleidungsstücken“

bis zu dem dazu angesetzten Termine

Sonnabend, den 27. Juni d. J., Morgens 10 Uhr

an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen in meinem Bureau zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 3 Sgr. von hier bezogen werden.

Hannover, den 9. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector.
A. Reitemeier.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen.
Lieferung von electromagnetischen Klingelwerken und Signalgebern.

Die Lieferung von

880 Stück electromagnetischen Klingelwerken und von
900 Signalgebern (Doppeltastern)

soll im Wege des Accords vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen können bei der Eisenbahn-Telegraphenwerkstätte dahier erhoben werden, bei welcher auch Musterstücke der Apparate zur Einsicht aufgelegt sind.

Die zur Lieferung Lusttragenden wollen ihre Angebote versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von electromagnetischen Klingelwerken und Signalgebern“ versehen längstens **bis den 30. d. M.** bei der unterzeichneten Stelle einreichen.

Carlsruhe, den 10. Juni 1874.

Generaldirection
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.
Zimmer.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für die Stationen Dittersbach, Sagan, Ober-Leschen, Arnsdorf, Sommerfeld und Gassen erforderlichen 6 Drehscheiben im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch, den 1. Juli cr., Mittags 12 Uhr,

im Bureau des Unterzeichneten in Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Drehscheiben"

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnung liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 16. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Bekanntmachung.

Bei der unterzeichneten Verwaltung findet ein mit dem Eisenbahn-Bau vollständig vertrauter Baumeister gegen 3 Thlr. Tagegelder sofort Beschäftigung. Reisekosten-Entschädigung wird besonders gewährt. Meldungen sind unter Beifügung der Zeugnisse schleunigst einzusenden.

Harburg, den 12. Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Commission.

Spenersche Zeitung.

Herausgeber **Dr. Karl Braun.**
Verantwortliche Redaction **Dr. Ad. Zehlicke.**

Seit dem 1. Januar 1874 erscheint die **Spenersche Zeitung** unter der Chef-Redaction des Abgeordneten Dr. Karl Braun und ladet die unterzeichnete Administration zum Abonnement auf dieselbe ergebenst ein.

Ein event. vorläufiges **Versuchs-Abonnement** vom 1. Juli bis 1. October (zu dem Preise von 3 Thlr. für das Deutsche Reich), zu welchem wir uns aufzufordern erlauben, wird darlegen, welche Aufgabe wir uns gestellt haben und wir dürfen hoffen, dass die Spenersche Zeitung in ihrer jetzigen Gestalt, durch die Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit, sowie namentlich auch durch den politischen Werth ihrer durch zahlreiche Verbindungen und Beziehungen unterstützten Mittheilungen, durch Original-Artikel von den hervorragendsten Mitgliedern der nationalen Partei aus allen Theilen Deutschlands, durch Beiträge von Staatsmännern und renommirten Fachmännern des In- und Auslandes, durch Original-Correspondenzen aus allen Hauptstädten Europas und selbst aus den hervorragendsten Ländern der übrigen Welttheile, ferner durch ebenso interessante als anregende Feuilletons aus allen Gebieten des geistigen Lebens und von den bekanntesten und renommirtesten Schriftstellern verfasst,

☞ die Ansprüche erfüllt, welche an ein in Berlin erscheinendes ☜
☞ grosses politisches Organ gestellt werden können. ☜

Die Erfüllung des Progamms der Spenerschen Zeitung: in erster Linie den gegebenen Stoff interessant zu gestalten und auf allen denjenigen Gebieten (durch zweimaliges Erscheinen) zuverlässig zu orientiren, welche in den Rahmen eines grossen politischen Blattes hineingehören, zudem aber durch Uebersichtlichkeit das Lesen zu erleichtern resp. nach Wunsch zu beschränken, sicherte seit sechs Monaten einen so raschen Zuwachs, wie bei gleichen Verhältnissen wohl kein anderes Blatt solchen aufzuweisen haben dürfte.

Dieses **Gesammt-Programm** findet Ausdruck durch die tägliche Mittheilung

einer telegraphischen Correspondenz,
eines stets interessanten Feuilletons,
erschöpfende Kammerberichte,
klar und fasslich geschriebener Leitartikel,
vorzüglicher Special-Correspondenzen auf allen grösseren Plätzen Europas,
rasch erfolgender amtlicher und Hofnachrichten,
ausführlicher Berliner Localnachrichten,
von Berichten über Theater, Kunst und Wissenschaft, nebst von Capacitäten geschriebener Kritiken über diese Gegenstände,
Vermischten, Tages-Chronik und Gerichtssaal,
Vereinsnachrichten, Handel, Börse, Bodenproduction und eines zuverlässigen Courses,
sowie der Volkswirthschaft überhaupt
u. s. w., u. s. w.,

ferner durch ein **Literaturblatt,** welches in Zwischenräumen von 8—14 Tagen hervorragende Erscheinungen Deutscher und ausländischer Literatur bespricht.

Die Einrichtung eines **Sprechsaals** (Stimmen aus dem Publikum) eröffnet jedem Gebildeten die Gelegenheit, sich über Fragen auf dem gesammten Gebiete des öffentlichen Lebens auszusprechen und sind die Bedingungen, unter denen diese Rubrik zu benutzen ist, von unserer Expedition gratis zu beziehen.

Man abonnirt bei allen Postanstalten (auch durch die Briefträger), in Berlin bei allen Spediteuren und bei der Expedition, Zimmerstrasse 94.

Die Administration der Spenerschen Zeitung.



C. W. Julius Blancke & Co.

Maschinen- & Dampfkessel-Armaturen-Fabrik

Merseburg

liefern

Manometer, Vacuummeter, Pyrometer, Hub- & Rotationszähler, Wasserstandszeiger, Speiserufer, Ventile, Hähne, Dampf- und Wasserschieber, Contensationstöpfe, Schmierapparate, Injecteure, Pumpen, Centrifugal-Regulatoren (System Roell) Dampfdruck-Regulatoren etc.

An der Königl. Gewerbeschule zu Crefeld

wird zum 1. Oct. c. ein Lehrer für Maschinenlehre gesucht, Gehalt 1000 Thlr. Bewerber wollen sich unter Einreichung ihres Lebenslaufs, und solcher Atteste, aus welchen ihre Befähigung hervorgeht, bei dem Unterzeichneten melden.

Dr. Beyssell, Director.

Für eine Localbahn mit starkem Personenverkehr wird ein selbstständiger

Betriebsdirigent

gesucht. Hierauf Reflectirende wollen ihre Qualification durch Zeugnisse aus ähnlichen Stellen darthun. Franco-Offerten sub Chiffre **V. 10046** bef. die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse in Frankfurt a/M.**

Für den Betrieb einer grossen **Waggon-Fabrik** wird ein durchaus

practischer Ingenieur

gesucht, welcher gleichzeitig auch den Director in dessen Abwesenheit zu vertreten hat.

Nur solche, welche derartige Stelle mit Erfolg bekleidet haben, können berücksichtigt werden. Bei guten Leistungen ist die Stelle eine gute und dauernde. Adressen mit Angabe der bisherigen Thätigkeit sub **S. E. 8307** befördert **Rudolf Mosse, Berlin S. W.**

Lackirer.

Ein tüchtiger Lackirer, der mehrere Jahre in einer der grössten Eisenbahn-Waggonfabr. Deutschlands fungirt hat, wünscht als solcher in einer Eisenbahn-Waggon-Fabrik oder Eisenb. zur ersten Stelle engagirt zu werden. Gef. Reflect. belieben ihre Adresse unter **H. 21825** an die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in Breslau einzusenden.

Ein älterer, sehr erfahrener preuss. **Baumeister** (Bau-Inspector) sucht bei Oberleitung grösserer Bau-Ausführungen dauerndes Placement, auch im Auslande. Offerten sub **H. K. 17** durch Herrn **A. Refelshöfer** in Leipzig erbeten.

Für Eisenbahn-Directionen.

Ein mit vorzüglichen commerciellen Kenntnissen ausgerüsteter Mann, auch technisch nicht unerfahren, der seit Jahren einem grösseren Etablissement als kaufmännischer Director vorsteht, in der Locomotiv-, Wagen- und Maschinenbaubranche wie im Speditionsfache thätig war, sucht womöglich bei einer Privat- oder Staats-Eisenbahn entsprechende Verwendung zu finden.

Ein möglichst grosser Wirkungskreis, der ein energisches und umsichtiges Auftreten erfordert, ist hauptsächlich in das Auge gefasst. Der Suchende ist 30 Jahr alt, verheirathet, in den weitesten Kreisen bekannt und in guten Verhältnissen lebend. — Reflectanten belieben ihre Adressen unter Chiffre **„Vorwärts 4968“** an die Expedition dieser Zeitung zu richten.

Ein zum **Eisenbahn-Maschinenmeister** qualificirter Ingenieur, welcher augenblicklich bei einer Eisenbahn-Baugesellschaft beschäftigt ist und gute Referenzen hat, sucht Stellung. Eintritt kann binnen Kurzem erfolgen. Gefällige Adressen sub **J. P. L. 66.** in der Expedition dieser Zeitung.

Ein Locomotivführer,

der Zeugnisse seines Wohlverhaltens aufweisen kann, sucht anderweitig Stellung. Gefällige Offerten werden unter der Ziffer **O. Z. 860** poste restante Strelitz in Mcklbg. entgegen genommen.

Sieben Locomotiven

mit Tendern,

6räd., für Personenzüge unter verbürgt guter Arbeits-Fähigkeit sehr billig zu verkaufen. Offerten sub **F. A. 225.** befördert **Rudolf Mosse,** Berlin W., Friedrichstr. 66.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 50. 1874.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für 1⅓ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 2100 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 26. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 24. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden wird die an der Nassauischen Eisenbahn zwischen der Station Weilburg und der Haltestelle Fürfurt angelegte Haltestelle **Guntersau** am **20. Juni d. J.** dem öffentlichen Verkehr für Gütersendungen in vollen Wagenladungen (Erze, Kohlen und andere Rohproducte) übergeben.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 18. Juni 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Vereinsgebiet.

Berliner Briefe.

Berlin, 22. Juni. (Berliner Nordbahn; Reichseisenbahnamt; Schlesische Gebirgsbahn; Breslau-Warschau; Lübeck-Büchen.)

Die Berliner Nordeisenbahnangelegenheit, welche noch immer auf der Tagesordnung des öffentlichen Interesses steht, wird noch länger von sich reden machen und nach ihrem Ausgange wird das Schicksal vieler anderer Bahnunternehmungen zu beurtheilen sein. Alle neueren Bahngründungen verdanken ihr Entstehen der unhaltbaren Situation, dass der Staat die Hauptlinien als seine Praerogative betrachtet. Neuere Bahnunternehmungen hätten auch nie Capitalien gefunden, wenn die Manöver der Finanzirung nicht den Stimulus ersetzt hätten, welcher eigentlich in der muthmasslichen Rentabilität hätte bestehen sollen. Diese muthmassliche Rentabilität war aber unter den obwaltenden Umständen zu problematisch und in anderen Ländern hat man gewohnheitsmässig bei solcher Sachlage eine Ertragsgarantie regierungsseitig gewährt. Bei uns in Preussen ist das System der Zinsgarantien noch nicht entwickelt. Wir wollen demselben auch durchaus nicht das Wort reden, müssen dasselbe aber als den Ausweg aus einem anderweitig nicht zu lösenden Dilemma anerkennen. Wenn der Staat es nicht für geeignet gehalten hat, den Eisenbahnbau selbst der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes entsprechend in Angriff zu nehmen, so muss er die Ausfüllung der Lücken durch die Privatindustrie möglichst erleichtern. In Preussen trat das Bedürfniss solcher Erleichterungen in der Neuzeit nicht sehr stark zu Tage, weil in der Verblendung des Gründungsschwindels die Eisenbahnunternehmer auch die drückendsten Concessionsbedingungen ruhig hinnahmen. Der Milliardentaumel liess Bahnprojecte in das Stadium der Bauausführung treten, deren Existenz von vornherein ohne eine Subvention nicht denkbar war. Die Landesvertretung würde sich auch im Anfange keinenfalls gesträubt haben, solchen Bahngründungen Zinsgarantien oder sonstige Erleichterungen zu gewähren. Hinterher freilich, dass hat die Nordbahnaffaire gezeigt, ist auf die Nachsicht der Landesvertretung nicht zu rechnen und ihr diesbezügliches Votum ist ein Todesurtheil für den Privatbahnbau. Die Pommersche Centralbahn wird nicht ohne Nachfolger bleiben und die Stellung der Regierung zu dieser Concursangelegenheit — der betreffende Brief des Handelsministers ist vor acht Tagen an dieser Stelle erwähnt worden — zeigt, dass man den Ereignissen unerbittlich seinen Gang lässt. Die Zukunft dürfte somit, falls in der Eisenbahnpolitik keine Aenderung eintritt, noch bittere Erfahrungen für die neueren Eisenbahngründungen in ihrem Schoosse bergen.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt beabsichtigt, sich über die auf den Eisenbahnen Deutschlands vorkommenden Unfälle zu unterrichten und sich zu diesem Behufe von den Bahnverwaltungen monatliche Nachweisungen einreichen zu lassen. Um den Verwaltungen der Preussischen Eisenbahnen hierbei eine Mehrarbeit gegen das bisher übliche Verfahren zu ersparen, ist zwischen dem Reichs-Eisenbahn-Amte und dem Preussischen Handels-Ministerium Abrede dahin getroffen, dass für die beiderseitigen Zwecke eine übereinstimmende Berichterstattung stattfinden soll. Da nun das Reichs-Eisenbahn-Amt eine monatliche Berichterstattung unvermeidlich erachtet, so sind an Stelle der bisherigen vierteljährlichen in Preussen monatliche Anzeigen vorgeschrieben worden und zwar nach dem vom Reichs-Eisenbahn-Amte aufgestellten Formulare.

Der Bau der Eisenbahnstrecke Dittersbach-Neurode-Glatz, das Schlussstück der sogenannten Schlesischen Gebirgsbahn, welche auf Grund des Gesetzes vom 24. September 1862 für Rechnung des Staats erbaut wurde, hat, wie von dort geschrieben wird, begonnen und soll demnächst von beiden Seiten aus gefördert werden. Der Bergbau im Neuroder Revier, welcher gegenwärtig noch unbedeutend ist, dürfte nach Eröffnung dieser Bahn sich bedeutend heben und einen grossen Umfang gewinnen. Das Terrain, welches diese Bahn durchschneiden wird, gehört zu dem schwierigsten aber auch interessantesten des Waldenburger Gebirges und des Glatzer Gesenkes.

Die Generalversammlung der Breslau-Warschauer Eisenbahn genehmigte sämmtliche Anträge des Verwaltungsrathes auf Statuten-Aenderungen mit unwesentlichen Modificationen, ermächtigte auch den Verwaltungsrath, etwaige vom Handelsminister noch zu beanspruchende Statuten-Aenderungen ohne weitere Einberufung einer Generalversammlung selbstständig vorzunehmen. Aus der Wahl von 7 Mitgliedern des Aufsichtsrathes gingen die Herren Königsberger, Oeconomierath Abel, Wilhelm Ledermann, Leopold Hadra, S. Pringsheim, Hugo Heimann, und Moritz Cohn hervor. Der in der vorigen Generalversammlung bewilligte Credit ist bisher erst mit 26000 Thlr. in Anspruch genommen. Die Verhandlung zur Vereinbarung eines gemeinsamen Tarifs mit der Rechte-Oder-Ufer-Bahn haben einen erfreulichen Fortgang genommen. Die Einnahmen der Bahn sind in fortwährender Zunahme begriffen. Die Anfrage eines Actionärs, ob es wahr sei, dass die Absicht bestehe, 200000 Thlr. Stamm-Actien, welche sich noch im Besitze der Gesellschaft befinden, dem Bauconsortorium ohne Weiteres zu überlassen, beantwortete der Vorsitzende dahin, dass es sich hier nm ein Depot von 200000 handle, mit welchen das Bauconsortorium die Gesellschaft bei einem Banquier belastet hatte. Der Vorsitzende habe sofort die Entlastung der Gesellschaft bewirt, aber auch zugleich den betr. Banquier dafür verantwortlich gemacht, dieses Depot von 200000 Thlr. nicht ohne Bewilligung der Gesellschaft an das Bauconsortorium auszufolgen.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft befindet sich, wie wir schon mehrfach berichteten, seit Jahren mit der Bezahlung der Eisenbahnsteuer für die in Preussen liegenden Strecken mit dem Preussischen Steuerfiscus in Coflict, der endlich dahin ging, dass die Gesellschaft nach Androhung der Execution sich veranlasst sah, den geforderten Betrag bei der Steuerkasse in Reinfeld zu bezahlen. Obgleich nach einem sehr eingehenden Rechtsgutachten die Steuer fünffach höher angesetzt ist, als nach dem Gesetze gestattet ist, hat es der Gesellschaft doch bisher nicht gelingen wollen, ihr Recht durchzusetzen und schliesslich hat auch der Gerichtshof für Entscheidung der Competenz-Conflicte die Betretung des Rechtsweges in diesem Falle als unstatthaft bezeichnet. Die Gesellschaft hat nach Erschöpfung aller Mittel sich nun darauf beschränken müssen, lediglich die Frage wegen Verjährung der für die Jahre 1867 bis 1869 zu erheben gewesenen Abgaben zur richterlichen Entscheidung zu bringen. Diese ist in erster Instanz zu Gunsten der Gesellschaft erfolgt. Ebenso steht auch die durch Vermittelung des Lübecker Senats bei dem Bundesrathe eingereichte Beschwerde in dieser Angelegenheit noch aus. Der Kgl. Finanzminister hat jedoch von der Einziehung der Steuer pro 1872 vorläufig Abstand genommen und Vorschläge über eine anderweitige, die speciellen Verhältnisse der Bahn mehr berücksichtigende Art der Steuerfeststellung entgegengebracht, über welche die Verhandlungen noch schweben. Die Bahngesellschaft spricht die Hoffnung aus, dass dieser Gegenstand nunmehr bald eine der Billigkeit entsprechende Erledigung finden werde.

Preussen. (Heranziehung der Eisenbahnen zu den Kreisabgaben.) Nach der neuen Kreisordnung sind die Eisenbahn-Gesellschaften verpflichtet, zu denjenigen Kreisabgaben beizutragen, welche auf das aus Grundbesitz oder Gewerbe fliessende Einkommen gelegt werden. In Betreff der Einschätzung des Einkommens der Eisenbahn-Gesellschaften behufs Heranziehung zu der Kreisabgabe ist nun von dem Finanz-Minister und dem Minister des Innern bestimmt worden, dass diese Einschätzung nach denselben Grundsätzen zu erfolgen habe, welche bez. der Einschätzung der Eisenbahn-Gesellschaften behufs Heranziehung zu der städtischen Communal-Einkommensteuer vorgeschrieben sind. Die Staats-Eisenbahnen dürfen, da der Fiscus nach der neuen Kreisordnung wegen seines aus Grundbesitz, Gewerbe- und Bergbaubetrieb fliessenden Einkommen zu den Kreisabgaben nicht beitragpflichtig ist, zu Kreis-Einkommensteuern nicht herangezogen werden.

Preussische Eisenbahnen. Ueber dieselben giebt der „St.-Anz." folgende statistische Notizen. Durch den Meridian von Berlin wird der Preussische Staat in nahezu gleiche Hälften getheilt, die östliche enthält 3226 Quadratmeilen mit 11085800 Einwohnern, die westliche 3040 Quadratmeilen mit 13567000 Einwohnern. An Staats-Eisenbahnen sind vorhanden in der östlichen Hälfte $265{,}_7$ Meilen, d. i. 1 Meile auf $12{,}_1$ Quadratmeilen und auf 41720 Einwohner, in der westlichen Hälfte $276{,}_3$ Meilen, d. i. 1 Meile auf 11 Quadratmeilen und auf 49100 Einwohner, hiervon jedoch 170 Meilen durch die Erwerbung der neuen Provinzen 1866 hinzugekommen.

Im Bau befindliche Staatsbahnen enthält die östliche Hälfte $24{,}_8$ Meilen, die westliche $9{,}_4$ Meilen; zur Ausführung genehmigt sind durch die 120 Millionen-Anleihe in der östlichen Hälfte Nichts, in der westlichen 124 Meilen, durch die $50{,}_6$ Millionen-Anleihe in der östlichen Hälfte $82{,}_8$ Meilen, in der westlichen $11{,}_8$ Meilen. Nach Vollendung dieser Linien wird kommen in der östlichen Hälfte 1 Meile Eisenbahn auf $8{,}_7$ Quadratmeilen und 29745 Einwohner, in der westlichen Hälfte auf $7{,}_2$ Quadratmeilen und 32190 Einwohner.

Unter Staatsverwaltung stehen Privatbahnen fertig, resp. im Bau oder concessionirt, in der östlichen Hälfte $225{,}_6$ Meilen, in der westlichen $233{,}_4$ Meilen. Eisenbahnen, für welche der Staat eine Zinsgarantie geleistet hat, giebt es in der östlichen Hälfte 175 Meilen, in der westlichen $120{,}_5$ Meilen. Hierauf hat der Staat an Zinszuschüssen gezahlt für Bahnen in der östlichen Hälfte 11077605 Thlr., in der westlichen 7158955 Thlr., zusammen 18236560 Thlr., dagegen durch Betheiligung an den Erträgen garantirter Bahnen an Extradividenden, Dividenden und Zinsen eingenommen 27795011 Thlr.

Der Geldwerth der in vorigen Jahre für die Preussischen Eisenbahnen angelieferten Betriebsmittel berechnet sich bei Zugrundelegung des Ankaufspreises auf nahe 43 Millionen Thaler. Am Jahresschluss waren für 1874 Beschaffungen im Werthe von circa 32 Millionen Thaler verdungen, weitere Lieferungen sind inzwischen hinzugetreten. An Schienen und kleinem Eisenzeug waren allein für die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen gegen Mitte verflossenen Monats, und zwar ausschliesslich bei Deutschen Etablissements bereits für $10^2/_3$ Millionen Thaler bestellt. Die bezüglichen Aufträge der Privatbahn-Gesellschaften wird man zu gleicher Höhe schätzen dürfen.

* **Rechte Oder-Ufer-Bahn.** Wie schon durch verschiedene Zeitungen zur öffentlichen Kenntniss gelangt ist, beabsichtigt die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft mit der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft einen Vertrag abzuschliessen wegen Ueberlassung des Betriebes der Oels-Gnesener Eisenbahn unter Gewährung einer Garantie von 4 Proc. Rente für die Prioritäts-Stamm-Actien der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft (4650000 Thlr.) auf die Dauer von 10 Jahren.

Der Vertrag ist, abgesehen von der vorbehaltenen Genehmigung der beiderseitigen General-Versammlungen und der Staatsregierung, in allen Details noch nicht für perfect anzusehen. Insbesondere ist noch eine zweite Lesung dem Verwaltungsrath der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft vorbehalten, die indess binnen Kurzem zu erwarten. Der wesentliche Inhalt des derzeitigen Entwurfs ist folgender:

1. Die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt den Betrieb der Oels-Gnesener Eisenbahn vom Zeitpuncte seiner Eröffnung ab; ferner garantirt und zahlt sie an die Inhaber der Prioritäts-Stamm-Actien der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft (4650000 Thlr.) für die ersten 10 Kalender-Jahre nach der Betriebseröffnung eine feste Rente von jährlich 4 Procent, indem sie sich verpflichtet, wenn die Reinerträge der Oels-Gnesener Eisenbahn den Betrag der zugesicherten festen Rente nicht decken, die fehlenden Beträge als verzinsliches Darlehen vorzuschiessen. Die Mittel hierzu sollen aus einem lediglich für Ausgaben und Vorschüsse, welche aus diesem Vertrage folgen, durch eine besondere Anleihe zu bildenden Garantiefonds („bis zur Höhe von 2000000 Thlr.") entnommen werden. Die staatliche Genehmigung dieser Anleihe gehört zu den Vorbedingungen des Inkrafttretens des Vertrages.

2. Zur Sicherstellung für die Zins-Vorschüsse wird der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft die statutenmässige Forderung der Inhaber der Prioritäts-Stamm-Actien auf eine jährliche im Falle des Mindererertrages eines Jahres event. aus den Erträgen folgender Jahre unbedingt nachzuzahlende Minimal-Dividende von 5 Proc. mit der Berechtigung abgetreten, dass, wenn der Reinertrag der Oels-Gnesener Eisenbahn für die Prioritäts-Stamm-Actien in einem oder dem anderen jener 10 Jahre, für sich berechnet, mehr als 4 Procent Dividende ergeben sollte, der Ueberschuss über 4 Proc. bis zu 5 Proc. von der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft nicht auf ihre Guthaben zu verrechnen ist, sondern derselben als Prämie verbleibt.

3. Für die Vorschüsse erhält die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft 5 Proc. Zinsen, welche vom Zahlungstage der ersteren ab berechnet am Jahresschluss den Vorschüssen an Capital zugeschrieben werden.

4. Ist die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft für ihre gesammten Forderungen bei Ablauf der 10jährigen Garantiezeit aus den ihr zugestandenen Erträgen nicht befriedigt, so findet die Ueberlassung der statutenmäsigen Rente der Prioritäts-Stamm-Actien, sowie der Betriebsführung für so lange weiter statt, bis dass jene Forderungen vollständig gedeckt sind.

5. Dem beabsichtigten Vertrage liegt die Voraussetzung zu Grunde, dass die Oels-Gnesener Eisenbahn für das bisher concessionirte Anlagecapital vollständig und betriebsfähig hergestellt, event. aber neben demselben höchstens 200000 Thlr. schwebende Schulden behufs der vorschriftsmässigen Vollendung der Bahn von der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft contrahirt werden, deren Verzinsung bis zum Betrage von 10000 Thlrn. pro anno die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft zu Lasten der Rente des Oels-Gnesener Unternehmens anerkennt. Weitere Schulden zu Lasten der Rente der Prioritäts-Actien dürfen ohne Genehmigung der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft nicht aufgenommen werden.

Eine Beurkundung der Zinsgarantie auf den Actien findet erst statt, wenn die Erfüllung der Vorbedingungen des Vertrages gesichert ist.

6. Der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft werden gewisse Vorrechte vor anderen Kauf-, Pacht- oder Administrations-Werbern eingeräumt.

7. Für etwaige Bau- und Betriebs-Vorschüsse verpfändet die Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft ihr sämmtliches bewegliches und unbewegliches Vermögen an die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Motive für dieses Vertrags-Project, das im Wesentlichen auf der Bestimmung des § 18 des Statuts der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft:

„Sollte in einem oder dem andern Jahre der Reinertrag nicht ausreichen, um den Inhabern der Prioritäts-Stamm-Actien eine Divi-

dende von 5 Proc. zu gewähren, so wird das Fehlende aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre unverzinst nachgezahlt und erhalten die Inhaber der Stamm-Actien nicht eher eine Dividende, als bis diese Nachzahlung vollständig geleistet ist.“
beruht, waren folgende:

Die Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft muss es wünschen, ihrer Bahn das Absatzgebiet der Oels-Gnesener Eisenbahn und ihrer Anschlussbahnen für die Abfuhr der Montan-Producte Ober-Schlesiens etc. durch Uebernahme des Betriebes sicher zu stellen, ebenso den Verkehr von der Oels-Gnesener Eisenbahn, soweit derselbe sich über die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn ziehen lässt.

Der von und nach der Oels-Gnesener Eisenbahn für die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zu erwartende Güter-Verkehr darf analog anderweiten statistischen Erfahrungen bei nur mässiger Schätzung auf 3½ Millionen Centner jährlich mit einem Netto-Provenü für die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn von 116 000 Thlr. von Anfang an angenommen werden;*) der Personenübergangsverkehr dürfte ein Netto-Provenü von 14 000 Thaler ergeben, so dass der Gesammt-Gewinn von der Oels-Gnesener Eisenbahn für die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn auf 130 000 Thlr. anzunehmen, der sich im Laufe der Jahre hoffentlich auf 150 000 Thlr. (= 1 Procent des Actien-Capitals der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn) steigern wird. Denn dass die Oels-Gnesener Eisenbahn mit der Zeit bei zweckmässigem weiteren Ausbau des Bahnnetzes als Glied einer geraden Verbindung zwischen dem Gebiete der Ostbahn (Danzig und der Ostsee) einerseits und den Oesterreichischen Staaten andererseits eine ganz andere Bedeutung erlangen dürfte, als man ihr zur Zeit beimisst, ist nicht in Abrede zu stellen.

Die Gegner des Projects wenden ein, jener Uebergangsverkehr müsse der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn ja doch zufliessen, gleich viel ob die Oels-Gnesener-Eisenbahn in ihren gegenwärtigen Verhältnissen zur Fertigstellung gelangt oder in andere Hände übergeht. Diess wäre wohl richtig, wenn die Vollendung des Baues der Oels-Gnesener Eisenbahn nicht durch die Bedrängnisse der Baugesellschaft Plessner u. Co., als Zeichnerin eines grossen Theils der Anlage-Capitalien, in Frage gestellt zu sein schiene; geschähe die Vollendung aber mit Hülfe anderer Finanzkräfte, vielleicht sogar mehr oder weniger concurrirender, dann dürften die Vortheile der Oels-Gnesener Eisenbahn für die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn in Frage gerathen, wenn nicht verloren gehen, oder sich sogar in Nachtheile verwandeln.

Gerade die gegenwärtige Lage des Unternehmens der Oels-Gnesener Eisenbahn erleichtert der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft die Wahrnehmung ihrer Interessen in hohem Maasse und mit leichten Mitteln.

Würde aber die Garantie für die Prioritäts-Stamm-Actien jetzt versagt und geriethe dadurch die Vollendung der Bahn in Frage, so würden im Falle eines etwaigen späteren Beschlusses der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft, für die Vollendung einzutreten, die Opfer unzweifelhaft viel grösser ausfallen, als sie jetzt denkbarer Weise werden können.

Sonach gestaltet es sich fast zur Nothwendigkeit, die gegebene Sachlage wahrzunehmen und etwaige Gefahren durch Uebernahme der vorschussweisen Zinsgarantie als auf dem scheinbar leichtesten Auswege zu beseitigen.

Vor unvorhergesehenen Gefahren und Nachtheilen soll die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft durch diejenigen Vertragsbestimmungen geschützt werden, nach denen die Garantie nur eintritt, wenn die Bahn für das jetzt veranschlagte Baucapital fertig gestellt wird; die Dividende der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn aber soll durch die Zinsvorschüsse oder deren Verzinsung direct nicht berührt werden, — event. mindestens nicht für die nächsten 10 Jahre, da jene Zinsvorschüsse nach Maassgabe des Bedarfs aus einer Anleihe gewonnen werden sollen, deren Verzinsung (indirect) der Oels-Gnesener Eisenbahn zur Last gelegt wird.

Selbstredend würde aber die Anleihe in nächster Zeit noch nicht erforderlich sein, da erst Mitte 1877 die erste Verzinsung stattzufinden hätte und der jährliche Gesammtbedarf an Zinsen nur gegen 200 000 Thlr. beträgt.

Auch wird sich die Disposition leicht dahin treffen lassen, dass die betreffenden Obligationen nur dem jährlichen Bedarf entsprechend begeben werden.

Träte aber wirklich der Fall ein, dass aus dem Betriebe der Oels-Gnesener Eisenbahn die vollen zehn Jahre hindurch ein wesentlicher Ueberschuss nicht erzielt würde und die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn für die ganze Zeit nahezu die vollen garantirten Zinsen aus der dafür in Aussicht genommenen Anleihe von 200 000 Thlrn. zahlen müsste und dieser Vorschuss also nach Ablauf der Garantiezeit für uneinbringlich angesehen werden müsste, dann — und das scheint der Kernpunct zur Beurtheilung der Sache — kostete (nach 10 Jahren) der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft die Gewinnung der 21½ Meilen langen Oels-Gnesener Eisenbahn für ihre Interessen und zwar auf so lange, als die letztere noch ihre Schuldnerin ist, einen Capitals-Aufwand von etwa 2 000 000 Thlrn., während schon jetzt das Aulage-Capital der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn 19 000 000 Thlr. beträgt. Es könnte also eine irgend namhafte nachtheilige Beeinflussung der Finanzverhältnisse der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nicht eintreten, abgesehen von den Verkehrsvortheilen der letzteren — wohingegen für einen solchen Preis die Oels-Gnesener Eisenbahn, wenn sie erst vollendet ist, nimmer zu haben sein dürfte.

Unter diesen Erwägungen erscheint die Anbahnung des qu. Vertrages für eine nicht zu unterschätzende Verpflichtung der Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft gegen ihre Actionäre.

*) Die Breslau-Warschauer Eisenbahn hat der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn im Jahre 1873 einen Uebergangsverkehr von 1¾ Millionen Centner mit einem Netto-Provenü von 58 000 Thlr. gewährt; sie hat aber nur ein Bahngebiet von ⅓ der Länge der Oels-Gnesener Eisenbahn und endigt als Sackbahn.

* **Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Uebersicht der Jahres-Rechnung pro 1873 ergiebt 1) Einnahme: a) Baarvorrath aus voriger Rechnung 83 Thlr. 22 Sgr. 8 Pfg., b) Zinsen von Geldausständen 380 Thlr. 6 Sgr., c) zurückgezahlte Capitalien 3130 Thlr. 18 Sgr., Summa 3594 Thlr. 16 Sgr. 8 Pfg.; 2) Ausgabe: a) Verwaltungskosten 2682 Thlr. 20 Sgr. 2 Pfg., b) ausgeliehene Gelder 393 Thlr. 11 Sgr., c) Baarbestand 318 Thlr. 15 Sgr. 6 Pfg., Summa 3594 Thlr. 16 Sgr. 8 Pfg. Nach § 16 des Statuts wird während der Bauzeit eine Bilanz nicht aufgestellt.

Stbg. **Frankfurt a/M.**, 21 Juni. Die in meinem jüngsten Berichte erwähnten zweistöckigen Waggons der Offenbacher Localbahn sind schon in Dienst und die unteren (II. Classe-) Räume von der Damenwelt besonders gesucht, da die Wagenkasten nur wenig hoch liegen und man daher, ohne viel Trittbretter benützen zu müssen, vom Perron direct die Wagen besteigen kann. — Auf der Strecke Frankfurt-Wien und vice versa werden die durchgehenden Wagen von der Kaiserin Elisabeth-, Bayer. Staats-, Bayer. Ost- und Hessische Ludwigsbahn gestellt; die Wagen dreier dieser Verwaltungen bieten für die beinahe 24stündige Fahrt alle möglichen Bequemlichkeiten; einer der durchgehenden Wagen, der Bayerischen Ostbahn gehörig, hat jedoch sowohl in I. wie in II. Classe noch feste Abtheilungspolster, so dass den Reisenden, wenn auch hinlänglich freier Platz sein sollte, jede Möglichkeit benommen ist, sich den disponiblen Raum nutzbar zu machen. — Die Rödelheim-Cronberger Eisenbahn, welche, wäre der Krieg von 1870/71 nicht dazwischen gekommen, schon längst in Betrieb sein würde, soll nun Mitte August eröffnet werden. Im Sommer, namentlich an Sonntagen, wird die Bahn wohl sehr stark frequentirt werden, weniger ergiebig dürfte sich aber der Verkehr im Winter gestalten. Für Beschaffung weiterer Geldmittel dieser Bahn ist soeben Generalversammlung ausgeschrieben; wie verlautet, will die Regierung nur Ausgabe weiterer Obligationen nicht aber von Actien gestatten. — Seit dem 1. d. M. hat der Verkehr am Rhein sehr zugenommen; man sieht viele Fremde und die Schnellzüge sind meist gut besetzt. — Die Hessische Ludwigsbahn lässt soeben zwischen Bischoffsheim-Gustavsburg ein drittes Geleise legen, dasselbe wird hauptsächlich dem Güterverkehr der dadurch verbundenen zwei Rangirbahnhöfe dienen.

* **Hessische Ludwigsbahn.** Am 1. Juni l. Js. ist die Verbindungsbahn zwischen den Geleisen der Strecke Mainz-Darmstadt und jenen der Strecke Darmstadt-Aschaffenburg dem Betriebe übergeben. Diese Verbindungsbahn, welche nur von Güterzügen benutzt wird, zweigt zwischen Weiterstadt und Darmstadt an der Station Hammelstrift und zwischen Darmstadt und Messel an der Station Kranichstein von der Hauptbahn ab. Die directen Güterzüge von Bischofsheim nach Aschaffenburg und in umgekehrter Richtung fahren nicht mehr in den Bahnhof Darmstadt ein, sondern befahren ausschliesslich die Verbindungsbahn.

— *st* — **Tilsit-Insterburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1873.) In Folge des noch immer sehr beschränkten Verkehrsgebietes der Bahn hat die Frequenz wiederholt ein nicht befriedigendes, wenngleich besseres Resultat als in den Vorjahren geliefert. Wie schon in den früheren Berichten ausgesprochen, wird jedoch durch die im Herbste 1875 sicher zu erwartende Vollendung der Linie Tilsit-Memel auf eine wesentliche Steigerung des Local-Verkehrs wie auch auf einen erheblichen Durchgangs-Verkehr für Russische Massengüter zu rechnen sein.

An Betriebsmitteln waren Ende 1873 vorhanden: 5 Locomotiven, 12 Personenwagen mit 676 Plätzen und 138 Gepäck- und Güterwagen mit 25 651 Ctr. Ladefähigkeit. Die Locomotiven haben 86 481 Kilometer zurückgelegt.

Befördert wurden: 124 683 Personen (gegen 110 632 im Vorjahre), 9829 Ctr. Gepäck und 1 022 226 Ctr. Güter (gegen 836 976 im Vorjahre). Jede Person hat durchschnittlich $42_{,06}$ Kilom. zurückgelegt und pro Kilom. $3_{,63}$ Pf. ertragen; jeder Ctr. Gut durchschnittlich $46_{,61}$ Kilom. durchlaufen und pro Kilom. $0_{,88}$ Pf. ertragen.

Eingenommen wurden: aus dem Personenverkehr 54 748 Thlr., aus dem Güterverkehr 55 207 Thlr., aus sonstigen Quellen 18 634 Thlr., zusammen 128 589 Thlr. (gegen 111 331 Thlr. in 1872), pro Kilom. Bahnlänge 2384 Thlr., pro Nutzkilom. 1 Thlr. 16 Sgr.

Die Ausgaben betrugen: für allgemeine Verwaltung 13 500 Thlr., für Bahnverwaltung 21 710 Thlr., für Transportverwaltung 34 219 Thlr., für Ertragsausgaben 27 089 Thlr., zusammen 96 518 Thlr. (gegen 91 173 Thlr. im Vorjahre), pro Kilometer Bahnlänge 1790 Thlr., pro Nutzkilometer 1 Thlr. 4 Sgr. Die Ausgaben haben $75_{,14}$ Proc. der Einnahmen absorbirt. (Im Vorjahre $81_{,89}$ Proc.). Der Ueberschuss beträgt 32 071 Thlr. (gegen 20 158 Thlr. in 1872), welcher zur Vertheilung einer Divi-

dende von 2 Proc. verwendet wird. Die Dividende des Jahres 1872 war 1_{25} Proc.).

Der Reservefond hatte ult. 1873 einen Bestand von 9632 Thlrn. in Baar und 8000 Thlrn. in Effecten, der Erneuerungsfond von 28 878 Thlrn. in Baar und 64 100 Thlrn. in Effecten, die Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Casse von 948 Thlrn. in Baar und 15 950 Thlrn. in Effecten, die Arbeiter-Krankencasse von 183 Thlrn.

* Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn. Durch Erlass vom 8. Juni c. ist die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes auf der Strecke Süchteln-Grefrath der Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn bis zur betriebsfähigen Vollendung des Weiterbaues der Bahn von Grefrath nach Straelen ertheilt worden.

* Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft. Im Monat März 1874 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a. aus dem Personenverkehr 30 352 Frcs., b. aus dem Güterverkehr 86 204 Frcs., c. aus dem Kohlenverkauf 47 916 Frcs., zusammen 164 472 Frcs.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 20. Juni 1874. (Günstige Börse. Wagenraumtarif. Eisenbahnbücher. Betriebsmittel. Waldbann. Postmanipulation. Unfalls-Comité. Coupons-Einlösung. Comode-Uniform. Wächter-Ruhe. Schleppbahn. Prioritäten-Curatel. Elisabeth Westbahn. Donau-Oder-Canal. Kaschau-Oderberger Bahn. Galizische Bahnen. Russischer Verkehr.)

Eine veritable Hausse hat sich aller jüngeren Eisenbahn-Effecten bemächtigt. Die sich täglich bessernden Ernte-Aussichten, das solide Anlagen suchende Capital und vornehmlich Süddeutsche Aufträge sind die allgemeinen Ursachen. Speciell wurde Ungar.-Galiz. Bahn in Folge der günstigen Verhandlungen mit der Regierung und der Creditanstalt über die gesicherte Einlösung des Coupons auf 120, Albrechts-B. in Folge der Fusions-Verhandlungen mit Ersterer auf 119, Theissb. ungeachtet der in Aussicht stehenden Realisirung eines starken Depots der Creditanstalt auf 226, Donau-Drau auf 122, Eperies-Tarnow auch in Folge von Fusions-Gerüchten auf 110 poussirt.

Die Ungar. General-Inspection hat seit längerer Zeit den Bahnen die Einführung des Wagenraumtarifes empfohlen und die Ungarische Staatsbahn zur Annahme dieses Tarifsystems veranlasst. In einer Conferenz sprachen sich nun die Ungar. Bahnen principiell für die Annahme des Wagenraumtarifes aus; die einzelnen Bahnen werden die Angelegenheit im eigenen Wirkungskreise einem eingehenden Studium unterziehen, bezüglich der Form, Eintheilung und der allgemeinen Bestimmungen Vorarbeiten machen und diese Elaborate dann in einer Ende Juli d. J. einzuberufenden Conferenz berathen. Von den gemeinsamen (auch in Oesterreich gelegenen) Bahnen wollen zwei erst den Beschluss ihrer Verwaltungen einholen, während eine dritte die Nothwendigkeit betont, dass diese Principien erst mit den Oesterr. Bahnen besprochen werden. Von letzteren haben auch bereits die Oesterr. Nordwest- und die Vorarlberger Bahn der Regierung Vorschläge in dieser Richtung gemacht. Dieselben führen aber eben so wie die Ung. Staatsbahn den Wagenraumtarif nicht in seiner Reinheit durch, sondern statuiren die unbedingt nothwendigen Ausnahmen, welche dessen Einführung bei uns allein ermöglichen. Erwünscht wäre es, wenn die Fachmänner, welche diese Reform an Ort und Stelle studirt haben, ihre Erfahrungen bekannt machen würden.

Das Oesterr. Reichsgesetzblatt publicirt die Verordnung über die Anlegung und Einführung von Eisenbahnbüchern mit den erforderlichen Formularien.

Die bei den verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften delegirten Commissäre wurden angewiesen, sich über den Stand der Betriebsmittel der betreffenden Gesellschaften und der guten Beschaffenheit derselben genaue Daten zu verschaffen und die etwa wahrgenommenen Mängel der Regierung anzuzeigen, damit die letztere genügende Zeit gewinne, die betreffenden Eisenbahn-Gesellschaften zur Anschaffung, Ausrüstung und guten Instandsetzung der vorschriftsmässigen Betriebsmittel anweisen und so den allgemeinen Verkehrsinteressen entsprechend verfügen zu können.

Das Oesterr. Ackerbau-Ministerium hat in Einverständnisse mit dem Handelsministerium angeordnet, dass zunächst die Eisenbahn-Gesellschaften und sohin die General-Inspection für Eisenbahnen dafür zu sorgen haben, ob eine Bannlegung von Wäldern insofern sie im Interesse der Sicherung des Eisenbahn-Betriebes nothwendig erscheint, veranlasst werde, da bejahenden Falls die Ausdehnung dieser Maassregel von Eisenbahn-Sachverständigen beurtheilt werden muss.

Vom Oesterr. Handelsminister wurde die Anordnung getroffen, dass den Bahnstationen die Zugsverspätungen, welche durch Postmanipulation verursacht werden, von Fall zu Fall auf Verlangen von den Postorganen zu bestätigen sind; daher in den monatlich vorzulegenden Ausweisen über Zugsverspätungen durch Postmanipulation auch die Bestätigungen der Postorgane beizubringen sind.

Ueber Antrag des Directors Schüler der Südbahn wurde nach Anordnung des Oesterr. Handelsministeriums das aus Vertretern der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen zur Ausarbeitung einer einheitlichen Verkehrs-Instruction zusammengesetzte Comité als ständige Commission für das Unfallwesen bestimmt, welche die Unfälle nach einem einheitlichen Systeme zusammenzustellen, die Ursachen zu statuiren und den Bahnverwaltungen die sich hieraus ergebenden Massnahmen vorzuschlagen, ferner die Unfall-Statistik zu pflegen, die Quartal-Berichte an die Regierung zu verfassen und die auf Grund der erforschten Ursachen der Bahnunfälle vorzuschlagenden Massnahmen oder die Aenderung bestehender Vorschriften zu beantragen hätte.

Von der Oesterreichischen Regierung wurde entschieden, dass die Einstellung der den garantirten Eisenbahnen durch die Einlösung der Effecten-Coupons in Goldwährung erwachsenden Mehrauslagen in die Betriebsrechnung vom Standpuncte des concessionsmässigen Vertragsrechtes in keiner Weise zulässig ist; im Falle, dass die Eisenbahngesellschaften ihre Effecten-Coupons im Auslande in Thalerwährung einlösen, müssen daher die Actionäre bei Abgang anderer Mittel die Kosten aus dem Actienertrag bestreiten.

Vom Oesterreichischen Handelsministerium wurde gestattet, dass die mit dem Publicum in Berührung kommenden Betriebsbeamten für den gewöhnlichen Dienst ein von einer grösseren Bahnverwaltung beantragtes Dienstkleid als Comode-Uniform benützen, indem die allgemeine Uniformirungsvorschrift bei feierlichen Anlässen bezüglich der darin normirten Gala-Uniform in Awendung bleibt.

In Folge der einschränkenden Auslegung, welche die ältere Oesterreichische Verordnung erfahren hat, dass nämlich dort, wo die Bahn- und Weichenwächter bei regelmässigem Verkehre der Züge nicht mindestens 5 Stunden ununterbrochene Ruhe haben, eine Ablösung derselben alle 36 Stunden stattfinden müsse — wurde eine präcisere Bestimmung der den Wächtern zu gewährenden Ruhe- und Ablösungsdauer, insbesondere aber verfügt, dass eine Dienstzuweisung, welche alle Nächte absorbirt, selbst dann nicht platzgreifen darf, wenn das betreffende Individuum auch stets bei Tag frei wäre.

Das Oesterreichische Ministerium des Innern hat einer Eisenbahngesellschaft die angesuchte Bewilligung zum Baue einer Schleppbahn nur unter Vorbehalt einer Entschädigung der Eigenthümer der von selber durchzogenen Grubenfelder für die entzogenen Kohlenkörper, sowie für die entstehenden Betriebsbeschränkungen und Erschwernisse ertheilt, da die Baubehörde die zwischen den Eigenthümern des Schachtes und der Eisenbahngesellschaft bestehenden privatrechtlichen Verhältnisse nicht zu prüfen hat, insbesondere wenn auch in der betreffenden Entscheidung noch die eventuellen Rechte der Eisenbahn gewahrt werden.

Für die nothleidende ungarantirte Lundenburg-Grussbach, Vordernberg-Leoben, Dniester- und Ebensee-Ischler Bahn (für Letztere agitirt ein Carlsruher Comité) wurden Prioritäten-Curatoren ernannt. Dagegen wurde das Ansuchen der dem Verwaltungsrathe der Elisabeth-Westbahn das Absolutorium verweigernden Süddeutschen Actionäre um die Aufstellung eines Curators zur Wahrung ihrer Rechte gerichtlich zurückgewiesen. Die Auszahlung des Juli-Coupons der Westbahn unterliegt keinem Zweifel.

Nach den bisherigen Ergebnissen der Enquête über das Project des Donau Oder-Canals dürfte dasselbe wohl bald ad acta gelegt werden, da die Capitalisten, welche vor dem Krach in sanguinischester Weise für den Plan schwärmten, jetzt bei reiflicher Prüfung zu dem Resultate gelangen, dass dieser Bau eine unlucrative Capitalsanlage sein und nur eine Schädigung wohlberechtigter Bahninteresse nach sich ziehen würde.

In der Generalversammlung der Actionäre der Kaschau-Oderberger Bahn wurde der Geschäftsbericht für das Jahr 1873 vorgetragen, welchem wir Folgendes entnehmen: Die Gesammt-Einnahmen betrugen 2 481 782 Fl., die Gesammt-Ausgaben 2 321 471 Fl. und es resultirt demnach ein Betriebsüberschuss von 160 311 Fl. in Papier oder 147 970 Fl. in Silber. Da für die Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals 2 948 390 Fl. erforderlich sind, so muss die Staatsgarantie mit 2 800 419 Fl. in Anspruch genommen werden, wovon 408 387 Fl. auf die Oestereichische und 2 392 031 Fl. auf die Ungarische Strecke entfallen. Der Staatsgarantie-Conto ist nunmehr im Ganzen mit 6 896 798 Fl. belastet, wovon 5 365 935 Fl. auf die Ungarische, 1 530 863 Fl. auf die Oesterreichische Strecke entfallen. Die Generalversammlung genehmigte den vorgelegten Rechnungsabschluss, ertheilte dem Verwaltungsrath das Absolutorium, billigte die von demselben bezüglich der Vermehrung des Betriebsfonds und der Entschädigung der Bau-Unternehmung gethanen Schritte und ermächtigte denselben zur Fortsetzung der diesbezüglichen Verhandlungen mit der Regierung, sowie zur Beschaffung der nöthigen Geldmittel.

Die Betriebsverhältnisse der Galizischen Bahnen in der ersten Hälfte des Monats Juni gestalteten sich folgendermaassen: Die Stagnation im Getreideverkehr vom Mai ist vollständig gewichen und der Betrieb war wieder sehr belebt und stark. Der Carl-Ludwig-Bahn haben die Russischen Bahnen über 400 000 Ctr. Getreide zugeführt und musste diese Anstalt 300 Waggons ausleihen, um diese riesigen Transporte zu bewältigen. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn transportirte 186 000 Ctr. Exportwaaren, 4792 Stück Ochsen und grössere Mengen Steinkohle, Zucker, Eisen, Spiritus etc. Die Albrechtbahn transportirte 8000 Ctr. Schotter und grössere Ladungen Getreide, Mehl, Holz etc., so dass sie an einzelnen Tagen Einnahmen bis 1000 Fl. hatte. Der Dniesterbahn ging es auch besser, unbegreiflich ist es nur, dass ihr die Naftatransporte in Folge der Concurrenz per Achse beinahe vollständig entgehen. Die Ungarisch-Galizische Eisenbahn transportirte circa 60 000 Ctr. Getreide und Mehl nach Ungarn und hatte ziemlich günstige Einnahmen. Auch die

Kaiser Ferdinand-Nordbahn hatte auf ihrer Galizischen Theilstrecke einen sehr belebten Verkehr, es gingen nämlich auf derselben grössere Getreidetransporte für Mähren.

Die Vertreter der Nord-, Carl-Ludwig- und Oberschlesischen Bahn sind nach Kiew abgegangen, um den gegenwärtig etwas schwerfälligen und unregelmässigen Frachtenverkehr mit Russland zu erleichtern und zu ordnen. Es wird dies bei der Schwierigkeit, von den Russ. Bahnleitern Concessionen zu erlangen, eine schwere und desshalb dankenswerthe Arbeit sein. Niemand fühlt es stärker als der Handelsstand, mit welchen Schwierigkeiten und Uncorrectheiten man im Verkehre mit Russland während der letzten Getreide-Campagne zu kämpfen hatte. Vergebens waren selbst die begründetsten Reclamationen, und unsere Importeure hatten durch die Uncoulance der Nachbarbahn enorme Verluste zu erleiden. Gelingt es den Delegirten der genannten Bahnen, geordnete Verhältnisse in den Verkehr zu bringen, so werden sie ein sehr verdienstliches Werk geschaffen haben.

Ausland.

* Schweiz. (Aargauische Südbahn). Nach officieller Mittheilung übernimmt die Schweizerische Centralbahn (nicht die Nordostbahn) den Brtrieb der Aargauischen Südbahn und wird die erste Strecke dieser Linie, Ruppersweil, bezw. Aarau-Wohlen mit den Stationen Ruppersweil, Lenzburg, Hendschikon, Dintikon und Wohlen am 23. d. M. für Personen- und Güterverkehr dem regelmässigen Betrieb übergeben. Die Mittheilung in Nr. 43 S. 474 über die bereits am 1. d. M. erfolgte Eröffnung dieser Strecke war sonach verfrüht.

Rn. Seeländische Eisenbahnen. (Geschäftsbericht pro 1873.) Die günstige Entwickelung der Frequenz, wie sie im Jahre 1872 stattgefunden, hat sich im Ganzen auch im Jahre 1873 gezeigt, trotzdem die verschiedenen Verhältnisse (Industrieausstellung in Copenhagen), welche ohne Zweifel wesentlich zur Erhöhung der Personenfrequenz pro 1872 beigetragen haben, sich im letztvergangenen Jahre nicht haben geltend gemacht. Zweifelsohne hat die allgemeine starke materielle Entwickelung des Landes wesentlich dazu beigetragen, dass die Personenfrequenz, obgleich keine besonderen extra ordinairen Verhältnisse dieselbe begünstigt haben, sich dennoch fast auf demselben Standpunct wie im vorigen Jahre — mit einer Erhöhung der beförderten Personenzahl um ca. 30 000, jedoch einer Verminderung der Einnahme davon um ca. 4 000 Rdl. — gehalten hat, während der Gütertransport ca. 20 % im beförderten Quantum und ca. 15 % in der Einnahme davon gestiegen ist. In Folge dessen haben die laufenden Einnahmen pro 1873 diejenigen des Jahres 1872 mit ca. 78 000 Rdl. überstiegen.

Auf der anderen Seite sind als Folge der steigenden Preise für Materialien und Arbeit die Betriebsausgaben bedeutend gestiegen. Es war nothwendig geworden, die festangestellten Beamten mit einer zeitweiligen Gehaltszulage zu unterstützen und die Tag- und Accordarbeit 20—30 % höher als im vorigen Jahre zu bezahlen, indess die hohen Preise der Materialien, namentlich von Kohlen und Eisen, die Ausgaben bedeutend erhöht haben, so dass die Gesammt-Betriebs-Ausgaben im Jahre 1873 diejenigen von 1872 mit 115 500 Rdl. überstiegen und $48_{,7}$ % gegen $44_{,67}$ % des Vorjahres von der Einnahme betragen haben.

Die öconomischen Resultate sind demnach im Ganzen weniger günstig, als die des Vorjahres, jedoch müssen dieselben den Umständen nach als zufriedenstellend angesehen werden und es ist mit Hülfe des im vorigen Jahre reservirten Theiles vom Betriebsüberschusse (ca. 23 000 Rdl.) möglich geworden, die Dividende für die Actionäre ebenso hoch wie pro 1872 zu bestimmen. Hinsichtlich der einzelnen Betriebsresultate wäre Folgendes zu erwähnen:

I. Personen-Frequenz.

Im Ganzen sind befördert: 2 314 792 Personen gegen 2 288 868 Personen in 1872. Ausserdem sind an Abonnementskarten, die personell sind und für bestimmte Strecken gelten, ausgestellt 1721 Stück gegen 1697 in 1872.

Die Anzahl der Reisenden (ausser Abonnenten) hat pro Meile betragen: in 1873 9 034 497 Personen gegen 9 154 196 Personen in 1872, so dass jede Person in 1873 $3_{,90}$ Meilen, in 1872 $4_{,00}$ Meilen befördert ist.

Die Einnahme aus dem Personenverkehre hat betragen:	1 100 926 Rdlr. 53 sch.
dazu kommen andere dahin gehörige Einnahmen	5 096 „ 49 „
	1 106 023 Rdlr. 6 sch.
gegen 1872	1 110 946 „ 33 sch.

Die Total-Einnahme pro Person betrug: 1873 $45_{,87}$ sch. gegen $46_{,60}$ sch. in 1872 und pro Meile 1873 $11_{,76}$ sch. gegen $11_{,65}$ sch. in 1872.

II. Güter- und Vieh-Transport.

Das Totalgewicht des beförderten Gutes betrug: 1873 5 810 038½ Centner gegen 4 854 497 Centner in 1872 und zwar: A. Passagiergut. 1873 72 602 Ctr., 1872 72 042 Ctr.; pro Meile 670 406¼ Ctr. in 1873 gegen 665 533½ Ctr. in 1872. Die Einnahme davon hat betragen: 1873 15 179 Rdlr. 43 sch., 1872 14 991 Rdlr. 16 sch.

B. Gütertransport im Allgemeinen. Die Einnahme aus dem Versand von Packeten mit Freimarken betrug 1873 3325 Rdlr. 72 sch., 1872 2989 Rdlr. 52 sch. Im Ganzen sind befördert:

	Eilgüter	gewöhnliche Frachtgüter	Wagenladungen
1873	159 835 Ctr.	552 061 Ctr.	4 761 122 Ctr.
1872	137 754 „	446 587 „	3 970 831 „

reducirt pro Meile kommen:

1873	1 322 195 Ctr.	5 285 040¾ Ctr.	32 343 751¾ Ctr.
1872	1 122 288¼ „	4 474 630½ „	25 918 447¾ „

so dass jeder Centner durchschnittlich befördert ist:

1873	$8_{,27}$ Meilen	$9_{,57}$ Meilen	$6_{,79}$ Meilen
1872	$8_{,15}$ „	$10_{,02}$ „	$6_{,53}$ „

C. Vieh-Transport. Von Pferden und grossem Vieh ist befördert: 1873 39 392 Stück, 1872 33 347 Stück, reducirt pro Meile 1873 315 730¾ Stück, 1872 284 140 Stück, so dass die Durchschnitts-Transport-Länge betragen hat 1873 $8_{,02}$ Meilen gegen $8_{,52}$ Meilen in 1872. An Kälbern, Schweinen, Lämmern, Schafen etc. sind befördert 1873 133 237 Stück gegen 121 541 Stück in 1872; reducirt pro Meile 1873 960 914¾ Stück gegen 870 498 Stück in 1872, so dass die durchschnittliche Transport-Länge betrug: 1873 $7_{,21}$ Meilen gegen $7_{,16}$ Meilen in 1872.

D. Die Einnahme aus dem Güter- und Vieh-Transport vertheilt sich wie folgt:

	1873	1872
Postgut	21 412 Rdlr. 16 sch.	21 156 Rdlr. 86 sch.
Uebergewicht vom Passagiergut	15 179 „ 43 „	14 991 „ 16 „
Güter- und Vieh-Transport	539 379 „ 31 „	464 245 „ 35 „
Diverse Nebeneinnahmen	30 160 „ 10 „	—
Zusammen	606 131 Rdlr. 4 sch.	525 568 Rdlr. 28 sch.

Die Ausgaben haben betragen:

A. Gehälter und Löhne		346 794 Thlr. 56 sch.
B. Die Bahn und deren Unterhalt		137 776 „ 29 „
C. Zugkraft		
1. Brennmaterial	123 962 Rdlr. 53 sch.	
2. Reparaturen	108 831 „ 21 „	
3. Schmieren, Verpackung u. dergl.	10 852 „ 78 „	
4. Stationäre Dampfmaschinen	3 504 „ 71 „	
5. Wasserversorgung	8 000 „ 60 „	
6. Diverses	159 „ 80 „	
		255 311 „ 75 „
D. Inventar u. Geräthe		22 509 „ 40 „
E. Uniformen		8 796 „ 16 „
F. Beleuchtungskosten		14 388 „ 13 „
G. Allgemeine Ausgaben für Assecuranz, Drucksachen, Fuhrkosten u. dergl.		66 861 „ 9 „
H. Zinsen für das Anlagecapital		606 652 „ 58 „
I. Dem Reservefond überwiesen		87 476 „ 79 „
Summa der Ausgaben		1 546 566 Rdlr. 87 sch.

Die Einnahmen haben betragen:

A. Personenverkehr	1 106 023 Rdlr. 6 sch.	
B. Gütertransport	606 131 „ 4 „	
C. Diverse andere Einnahmen	15 051 „ 58 „	
D. Rest des Ueberschusses pro 1872	23 073 „ 6 „	
		1 750 278 Rdlr. 74 sch.
Ueberschuss		203 711 Rdlr. 83 sch.

Von diesem Ueberschuss sind den Actionären ausser den garantirten 4% Zinsen an Dividende 2% vom Actiencapital gezahlt. Der Reservefond der Gesellschaft, der am Schlusse d. J. 1872 340 569 Rdlr. 1 sch. besass, ist im Jahre 1873 erhöht mit

Zinsen von Effecten	14 649 Rdlr. 3 sch.	
10% vom Betriebsüberschuss	87 476 „ 79 „	
Diverses	701 „ 3 „	
		102 826 „ 85 „
		443 395 Rdlr. 86 sch.
Davon sind pro 1873 an diversen Ausgaben entnommen		55 331 „ 72 „
Mithin Bestand des Reservefonds Ende 1873		388 064 Rdlr. 14 sch.

An Betriebsmaterial besass die Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1873 38 Locomotiven, 36 Tender, 194 Personenwagen, 620 Post- Gepäck- und Güter-Wagen.

Die Locomotiven haben durchlaufen 123 602¼ product. Meilen die Wagen durchliefen 3 365 748¾ Achsmeilen so dass auf jede productive Locomotiv-Meile $27_{,23}$ Achsmeilen kommen.

Die Pensionscasse der Beamten hatte Ende 1872 einen Cassenbestand von	88 Rdlr. 19 sch.
Die Einnahmen betrugen	27 577 „ 67 „
Zusammen	27 665 Rdlr. 86 sch.
Die Ausgaben	27 411 „ 60 „
Cassenbestand Ende 1873 demnach	254 Rdlr. 26 sch.

Ausserdem besitzt die Pensionscasse an Effecten 217 000 Rdlr. nominelles Capital.

— *A* — **Einnahmen der Russischen Eisenbahnen im Febr. 1874.**

Lfde. No.	Name der Bahn	Länge		Einnahme in Rubeln		Differenz gegen das Vorjahr		Einnahme pr. Bahnwerst
		in Werst	in Kilom.	Februar 1874	Februar 1873	in Rubeln	in %	
1	Riga-Bolderaa	17_5	18_7	13012	2630	+10382	394_7	723
2	Petersburg-Zarskoe-Selo	25_0	26_7	14053	13916	+137	0_9	562
3	Lodz-Koliuschin	26_0	27_7	—	—	—	—	—
4	Torschok-Ostaschkowo	32_2	34_4	7902	8438	—536	$—6_1$	247
5	Liwny-Werchowje	57_0	60_8	—	—	—	—	—
6	Koslow-Tambow	67_5	72_0	52189	53312	—1123	$—2_1$	767
7	Nowgorod-Tschudowo	68_2	72_8	14283	12222	+2061	16_9	210
8	Rjaschsk-Wiasma	72_1	76_9	12275	8480	+3795	44_8	170
9	Wolga-Don	72_8	77_7	—	—	—	—	—
10	Konstantinowsche Bahn	85_0	90_7	—	—	—	—	—
11	Rjaschsk-Morschansk	121_4	129_5	58895	40417	+18478	45_7	487
12	Warschau-Bromberg	138_5	147_8	73526	68567	+4959	7_2	533
13	Mitau'sche Bahn	138_9	148_2	—	—	—	—	—
14	Schuja-Iwanowo	170_9	182_4	50513	42261	+8252	19_5	295
15	Jaroslaw-Wologda	191_1	203_9	30620	20068	+10552	52_5	160
16	Rjäsan-Koslow	198_3	211_6	438429	360339	+78090	21_7	2214
17	Warschau-Terespol	199_5	212_8	154508	90762	+63746	70_2	776
18	Losowaja-Sewastopol	204_0	217_7	(31801)	—	—	—	156
19	Brest-Litowsk-Grajewo	206_4	220_3	(76969)	—	—	—	374
20	Riga-Dünaburg	214_0	228_3	165458	141290	+24168	17_1	773
21	Moskau-Rjäsan	243_3	259_6	522952	446012	+76940	17_2	2152
22	Dünaburg-Witebsk	244_7	261_1	211329	193555	+17774	9_2	866
23	Moskau-Jaroslaw	270_9	289_1	223564	200582	+22982	11_2	825
24	Rybinsk-Bologowo	279_7	298_5	150893	71345	+79548	115_5	539
25	Orel-Griasi	283_0	301_9	107010	97863	+9147	9_3	378
26	Poti-Tiflis	289_5	308_9	—	—	—	—	—
27	Warschau-Wien	324_7	346_4	315907	291155	+24752	8_5	972
28	Tambow-Saratow	360_0	384_1	162341	164945	—2604	$—1_6$	451
29	Moskau-Nijni-Nowgorod	409_5	436_9	405926	426505	—20579	$—4_8$	990
30	Kursk-Kiew	438_8	468_2	362822	295432	+67390	22_8	826
31	Baltische Bahn	461_4	492_3	177068	122959	+54109	44_0	384
32	Libau'sche Bahn	479_5	511_6	—	—	—	—	—
33	Orel-Witebsk	487_8	520_5	369457	347041	+22416	6_4	757
34	Moskau-Kursk	502_3	535_9	632819	587431	+46388	8_0	1260
35	Charkow-Nicolaeff	602_4	642_8	270253	134507	+135746	—	449
36	Nicolai-Bahn	604_2	644_7	—	—	—	—	—
37	Griasi-Zarizin	624_7	666_5	142035	137815	+4220	3_6	227
38	Landwarowo-Romny	636_0	678_6	198396	27661	+170735	—	310
39	Kursk-Charkow-Azow	763_5	814_7	421375	318341	+103034	32_3	522
40	Koslow-Woronesch-Rostow	771_7	823_4	311693	307925	+3768	1_2	404
41	Kiew-Brest-Litowsk	804_0	857_9	—	—	—	—	—
42	Odessaer Bahn	971_0	1036_1	493005	529761	—36756	$—7_0$	508
43	Moskau-Brest-Litowsk	1028_0	1096_9	471590	363911	+107679	29_6	459
44	Petersburg-Warschau	1206_6	1287_5	—	—	—	—	—
45	Helsingfors-Tawastehus (in Finnland)	103_0	109_9	—	—	—	—	—
46	Hüvinge-Hangö (in Finnland)	139_0	148_3	—	—	—	—	—
47	Petersburg-Rechimiaki (in Finnland)	348_0	371_2	—	—	—	—	—
	Summe:	15983_6	17054_4	7036098	5925448	+1110650	14_0	627 im Mittel

Bemerkungen.

Zu No. 35. Im Februar 1873 waren eröffnet 381 Werst; im Februar 1874 aber $602_{,44}$ Werst.

Zu No. 38. Im Februar 1873 waren eröffnet 173 Werst; im Februar 1874 aber $636_{,00}$ W. für Güter und 549 Werst für Passagierverkehr.

In der angegebenen Gesammtsumme der Einnahmen sind die No. 18 und 19 nicht enthalten; in der Procentberechnung der Zunahme die No. 35 und 38.

Nachtrag zu den Einnahmen der Russischen Bahnen im Januar 1874 in No. 33 Seite 349 d. V.-Z.

Lfde. No.	Name der Bahn	Länge in Werst	Einnahme in Rubeln		Differenz gegen das Vorjahr		Einnahme pro Werst in Rubeln
			Januar 1874	Januar 1873	in Rubeln	in %	
42	Nicolai Bahn	604	1513604	1221222	+292382	$23_{,94}$	2506
44	Petersburg-Warschau	1207	734221	650948	+83273	$12_{,79}$	608

Stbg. **Japanesische Staatsbahnen.** Nicht allein die Deutschen Eisenbahnen haben über Minder-Einnahmen zu klagen, unseren Asiatischen Colleginnen geht es nicht besser. Nach der neuesten uns vorliegenden „Japan Mail" d. d. Yokohama, 7. April, hatte die Station Yokohama der Kaiserl. Japanes. Staatsbahnen in der letzten Woche des Monats März ein Drittel Mindereinnahme als in der entsprechenden Woche des Vorjahres.

— *st* — **Die grossen Bauten in Persien,** welche der Baron Reuter dort ausführen sollte, scheinen nach kurzem Beginn bereits wieder ihr Ende erreicht zu haben. Wenigstens melden politische Blätter, dass der Schah die dem Baron Reuter ertheilte General-Concession einfach zurückgezogen habe, nachdem er eingesehen, dass der Staat Persien durch jene Concession in völlige Abhängigkeit von Herrn Reuter gerathen sein würde. (Deutsche Bauzeitung.)

Literatur und Karten.

* **Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.** Mit Einleitung, Anmerkungen und den abweichenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für Oesterreich-Ungarn. Neunte (Gesammt-) Auflage. Berlin 1874, Fr. Kortkampf.

Die Kortkampf'sche Ausgabe des neuen Eisenbahn-Reglements bringt zunächst einige historische Vorbemerkungen und eine Uebersicht der meisten wesentlichen Aenderungen, welche das Reglement von 1874 in Vergleich mit dem von 1870 bietet. Sodann bringt dieselbe den Text des Deutschen Betriebs-Reglements vom 4. Mai 1874 mit kurzen Anmerkungen begleitet zum Abdruck. Wie die Vorbemerkungen besagen, machen diese Anmerkungen keinen Anspruch darauf, das Reglement zu erläutern, „sie wollen nur verweisen auf die bezüglichen Stellen anderer bei dessen Handhabung oder Anwendung zu berücksichtigenden Gesetze, die getroffenen Abänderungen und deren Bedeutung hervorheben und einzelne Worte oder Begriffe schärfer präcisiren, wie das Reglement es konnte." Wenn auch diese Bemerkungen aus den Motiven des Entwurfs und durch die Hinweisung auf andere Reichsgesetze und die über solche erschienenen Commentare manche willkommene Erläuterung bringen, so wäre doch zu wünschen gewesen, dass der Herr Verfasser gründlicher bei der Abfassung derselben zu Werke gegangen wäre. Namentlich wäre es wünschenswerth gewesen, wenn er die Aenderungen, welche das neue Reglement gebracht hat, nicht nur hie und da, sondern vollständiger angemerkt und aus den Motiven genauer begründet hätte. Die zu § 9 gehörige Notiz der Anm. 8, dass Abs. 6 aus § 13 des Regl. von 1870 hierher übernommen sei, ist nur insofern richtig, als § 13 eine ähnliche, aber in dem neuen Reglement viel präciser gefasste Bestimmung über die Bestellung ganzer Coupées enthält und wäre bei dieser Gelegenheit wohl anzudeuten gewesen, dass der denselben Gegenstand betreffende unmittelbar vorausgehende Abs. 5 des § 9 ganz neu ist, umsomehr als sich solches in der Uebersicht der Aenderungen (Vorbemerkungen S. 6) nicht angedeutet findet.

Ebenso wäre in den Bemerkungen zu § 10 Abs. 4, § 19 Abs. 2, § 22 Abs. 4, § 24 letzter Satz u. s. w. anzudeuten gewesen, dass diese keinenfalls als unwesentlich anzusehenden Bestimmungen neu sind. Die Vorbemerkung S. 7, dass § 22 und § 24 den Ausschluss gewisser Gegenstände von der Beförderung als Reisegepäck, unter bestimmter Bezeichnung derselben eingeführt habe, ist unrichtig. § 22, welcher jetzt nicht mehr vom Reisegepäck (sensu stricto), sondern nur noch von den Gegenständen spricht, deren Mitnahme im Waggon selbst verboten ist, enthält insofern etwas Neues, als er eine Erlaubniss gewährt, nämlich die Gestattung der Mitnahme von Handmunition für Jäger etc. Der § 24 dagegen, welcher nunmehr das früher in § 22 enthaltene Verbot der Mitnahme der in § 22 alin. 3 aufgeführten Gegenstände als Gepäck enthält, schliesst ganz dieselben Gegenstände auch von der Beförderung als Gepäck aus, welche § 22 des alten Reglements ausschloss und bietet nur insofern etwas Neues, als für die Uebertretung dieses Verbots auf die bestimmten Strafen des § 48 hingewiesen wird.

Es liegt uns fern, eine vollständige Kritik dieser Bemerkungen und Vorbemerkungen hier geben zu wollen, glauben jedoch auf die mancherlei Unrichtigkeiten und Mängel derselben aufmerksam machen zu sollen, damit solche bei der nächsten Auflage beseitigt werden, zumal da sich das Werkchen im Uebrigen durch das beigefügte Sachregister, durch übersichtlichen Druck, gute Ausstattung und billige Parthiepreise zur Anschaffung sehr empfiehlt.

* **Uebersichtskarten von Eisenbahn-Verbänden.** Mit Bezugnahme auf die Anzeige dieses willkommenen Kartenwerkes in No. 32 S. 335 machen wir darauf aufmerksam, dass nunmehr auch die Uebersichtskarten des Sächsisch-Rheinischen und Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Verband-Güterverkehrs erschienen und durch die Buchhandlung von Dietrich Reimer in Berlin SW. Anhaltische Strasse Nr. 12 zum Preise von 8 Sgr. pro Exemplar, bei Abnahme grösserer Parthien, unter Bewilligung eines entsprechenden Rabatts, zu beziehen sind.

Inhaltsverzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. No. 23 vom 6. Juni 1874: Chronik des Deutschen Reichs. — Die Hauptformen des christlichen Kirchenbaues. I. — Die Gräberwelt Berlins. II. — Das Nationaldenkmal auf dem Niederwald. — Literatur. — **No. 24 vom 13. Juni 1874.** Chronik des Deutschen Reichs. — Die Hauptformen des christlichen Kirchenbaues. II.—V. — Zur Literatur der neueren Erdbeschreibung. I. **No. 25 vom 20. Juni 1874.** Chro-

nik des Deutschen Reichs. — Bericht des Justiz-Ausschusses des Bundesraths, betr. das Gutachten der Commission über den Plan und die Methode bei Ausarbeitung des Entwurfs eines bürgerlichen Gesetzbuchs.

Personal-Nachrichten.

Baden. Der Postdirector Gass in Constanz wurde mit dem Titel Oberrechnungsrath zum Vorstand der Wagencontrole bei der Generaldirection der Eisenbahnen ernannt, der Bezirksingenieur Bark in Bruchsal in den Ruhestand versetzt und dem Regierungsassessor Fesenbeckh bei der Generaldirection der Eisenbahnen der Titel als Regierungsrath verliehen.

Württemberg. Der Vorstand des Taxbureau der Eisenbahndirection Secretär Stadlinger wurde zum Bahnhofsinspector ernannt und die Bahnhofsverwalterstelle 1. Cl. in Wildbad dem Bahnhofsinspections-Assistenten Hemminger in Stuttgart übertragen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

29.	Juni	*Chemnitz-Komotauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Dresden.
18.	Juli	*Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Wien. S. S. 573.
29.	„	Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn-Gesellschaft zu Plauen i. V.

Submissionen.

Termin			Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
24.	Juni	zu Elze	Hannover-Altenbeken	Wärterbuden etc.	—
24.	„	zu Stargard i. W.	Kgl. Betr.-Insp. VI.	Schienen-Verkauf	—
25.	„	zu Essen	Köln-Mindener E.	Eis. Ueberbau-Constructionen	—
27.	„	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Presskohlen	574
27.	„	dasselbe	dieselbe	Telegraphenstangen	—
27.	„	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	4000 Kbm. Kies	—
27.	„	Poln. Wartenbg.	Breslau-Warschauer E.	Betriebsmaterialien	—
27.	„	zu Breslau	Oberschlesische E.	Basaltsteine	—
27.	„	zu Breslau	Rechte-Oder-Ufer-E.	Granitsteine u. Baumaterial	—
28.	„	zu Dresden	Sächs. Pirna-Kamenzer E.	Eiserne Oefen	564
29.	„	zu Berlin	Berlin-Dresdner E.	Hochbauten in Berlin	—
30.	„	zu Elbing	Preuss. Ostbahn	Bauausführungen in Schlobitten, Elbing etc.	—
30.	„	zu Dresden	Schandau-Neustädter Stsb.	Maurerarbeiten	548
30.	„	zu Freiburg i. B.	Bad. Stsb.	Hochbauarbeiten	—
30.	„	zu Köln	Rheinische E.	Material-Verkauf	—
30.	„	zu Erfurt	Thüringische E.	Werkstatts-Materialien	576
30.	„	zu Plattling	Bayer. Ostbahn	Erd- u, Maurerarbeiten	—
30.	„	zu Geislingen	Württemb. Stsb.	Durchfahrtbau	—
1.	Juli	zu Linz	Rheinische E.	Lagerplatzverpachtung	—
1.	„	zu Frankfurt a. O.	Niederschles.-Märk. E.	Drehscheiben	575
1.	„	zu Oldenburg	Oldenb. Stsb.	Materialien-Verkauf	574
3.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Beamten-Wohnhaus	—
4.	„	zu Frankfurt a/O.	N.-Schl.-Mrk. E.	Centesimal-Brückenwaagen	575
4.	„	zu Berlin	dieselbe	Erd- und Maurerarbeiten zu einem Beamten-Wohngebäude auf Bahnhof Berlin	—
4.	„	zu Fulda	Frankf.-Bebra und Berg.-Märk. E.	Ausstattungs-Gegenstände	—
4.	„	zu Geldern	Venlo-Hamb. E.	Spiegelzaun	—
6.	„	zu Fulda	Frankf.-Bebraer E.	Beamten-Wohngebäude	—
6.	Juli	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Wagenreparatur-Werkstatt	No. 51.
7.	„	zu Langenau	Brenz-Bahn	Hochbauarbeiten	—
8.	„	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Eisenbahnwagen	575
9.	„	daselbst	dieselbe	Wagenachsen etc.	575
10.	„	zu Stettin	Berlin-Stettin	Erdarbeiten etc.	575
11.	„	zu Witzenhausen	Bebra-Friedl. E.	Gerüsthölzer	No. 51.
11.	„	zu Chemnitz	Chemnitz-Aue-Adorf	Wärterhäuser	575
13.	„	zu Frankfurt a/M.	Bebra-Friedländer E.	Schwellen	No. 51.
14.	„	zu Helsingfors	Abo-Tammerfors-Tavastehus-Eisenbahn	Schienen etc.	—

Markt-Bericht

über Bergwerks-Producte und Metalle. Von Leopold Hadra. Berlin N, 17. Juni 1874. In letztverflossener Woche machte sich für Metalle eine grössere Regsamkeit bemerklich, die Preise sind fast durchweg gestiegen. Roheisen behauptet seine Festigkeit und verfolgt steigende Tendenz.

Kupfer. In England fester und im Preise höher. Chili 79 bis 80 Pfd. Sterl. Wallaro 90 Pfd. Sterl. Urmeneta 90—91 Pfd. Sterl. Englisches 86—87 Pfd. Sterl. Hiesiger Preis für Englische Marken 29—$29^1/_2$ Thlr. per Ctr. Mansfelder Garkupfer $29^1/_2$ Thlr. per Ctr. Raffinade $29^2/_3$ Thlr. per Ctr. Cassa ab Hütte. Detail-Preise 1 bis $1^1/_2$ Thlr. höher.

Bruchkupfer. Je nach Qualität 24—26 Thlr. loco per Ctr.

Zinn fest. Banca in Holland 62 Fl. Hier Bancazinn 37—$37^1/_2$ Thlr. per Ctr. Straits in England 104 Pfd. Sterl. Hier Prima Lammzinn je nach Qualität 36—$36^1/_2$ Thlr. per Ctr. Secunda fehlt. Im Einzelverkauf verhältnissmässig höhere Preise. Bruchzinn 25 Thlr. per Ctr.

Zink ruhig. In Breslau W. H. v. Giesche's Erben $7^1/_2$ Thlr., geringere Marken $6^5/_6$—$7^1/_6$ Thlr. per Ctr. In London 22 Pfd. Sterl. Hier am Platze erstere $7^5/_6$—$8^1/_{12}$ Thlr., letztere $7^1/_3$—$7^3/_4$ Thlr. per Ctr. Im Detail verhältnissmässig höher.

Blei unverändert. Tarnowitzer so wie von der Paulshütte, G. v. Giesche's Erben ab Hütte $7^1/_3$ Thlr. per Ctr. Casse. Loco hier $7^3/_4$—$7^5/_6$ Thlr. Harzer und Sächsisches $7^1/_3$—$7^2/_3$ Thlr. Spanisches Rein & Co. $8^5/_6$—$9^1/_6$ Thlr. San Andres 8 bis $8^1/_6$ Thlr. Detailpreise verhältnissmässig höher.

Roh-Eisen. Der Markt in Glasgow verbleibt in fester Stimmung. Warrants von 96 bis auf 105 sh. Langloan und Coltness 115—125 sh. (nominell) f. a. B. Glasgow. Verschiffungseisen knapp und sind namentlich vorerwähnte beide Marken kaum zu haben. Hiesige Lagerpreise für gute und beste Schottische Marken 60—65 Sgr. per Ctr. Englisch-Roheisen 45—48 Sgr. per Ctr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 43—46 Sgr. per Ctr. Giesserei-Roheisen mit 48 Sgr. per Ctr. loco Hütte. Weisses Holzkohlen-Roheisen wird loco Ofen mit 50 Sgr. per Ctr. angeboten.

Bruch-Eisen. Je nach Qualität mit 45—50 Sgr.

Stab-Eisen. Gewalztes $3^1/_2$ Thlr. per Ctr. ab Werk. Geschmiedetes bis 4 Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger $4^5/_6$—$5^2/_3$ Thlr. loco per Ctr. je nach Dimension.

Eisenbahnschienen. Zu Bauzwecken geschlagene $2^1/_3$—$2^1/_2$ Thlr., zum Verwalzen $1^5/_6$—$1^{11}/_{12}$ Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks angeboten und still. Englische Nusskohlen nach Qualität werden hier bis 26 Thlr., Coaks 23 bis 25 Thlr. per 40 Hectoliter bezahlt. Schlesischer und Westfälischer Schmelz-Coaks 17—24 Sgr. per Ctr. loco hier.

Officielle und Privat-Anzeigen.

K. k. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung zur ausserordentlichen General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft am 18. Juli 1874.

Die P. T. Herren Actionäre werden hiermit zu der auf Grund des §. 36 der Statuten anberaumten ausserordentlichen General-Versammlung, welche am 18. Juli 1874 um 9 Uhr Vormittags in Wien, im Locale der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse 17, stattfinden wird, eingeladen.

Die Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Beschlussfassung über die Beschaffung der nöthigen Capitalien:
   a) für die Fortsetsung der Ergänzungsarbeiten des alten Netzes,
   b) für den Bau der Eisenbahnlinie von Temesvár nach Orsova, im Falle der Concessions-Ertheilung dieser Linie.
2. Mittheilung und Genehmigung der, bezüglich der Rumänischen Eisenbahnlinie getroffenen Uebereinkommen und der demzufolge zu leistenden Vorschüsse.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben, wird auf die Bestimmung der §§. 32, 34, 38 und 41 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen.

Der Besitz von mindestens 20 Stück Actien giebt das Recht auf Eine Stimme, mit der Beschränkung jedoch, dass Ein Actionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden.

Letzterer muss jedoch ebenfalls stimmfähiger Actionär sein und kann ausser seinen 20 eigenen nicht mehr als höchstens 40 fremde Stimmen noch übernehmen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt und unterzeichnet werden.

Die Herren Actionäre, welche an der General-Versammlung theilzunehmen wünschen, werden daher eingeladen, spätestens bis 4. Juli 1874 ihre Actien, oder, falls sie dieselben bereits bei der gesellschaftlichen Depositencassa erlegt haben, ihre Depositenscheine entweder bei der Liquidatur in Wien oder bei der Cassa

des Credit mobilier in Paris gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und dafür gleichzeitig die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur General-Versammlung in Empfang zu nehmen.

Die Herren Actionäre werden ersucht, ihre Vollmachten mindestens drei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien vorzuweisen.

Die Zurückstellung der Actien und Depositenscheine wird nach abgehaltener General-Versammlung erfolgen.

Wien, am 17. Juni 1874.

Die General-Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.
Dividenden-Zahlung.

Nachdem die für das Jahr 1873 zur Vertheilung kommende Dividende:

a) für die Stammactien Littr. A auf 6 % = 6 Thlr.,
b) „ „ Prioritäts-Stammactien Littr. B auf $3^1/_2$ % = 3 Thlr. 15 Sgr.

festgesetzt worden, kann dieselbe vom 25. d. Mts. ab in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr

bei der Effecten-Verwaltung unserer Haupscasse hier,
bei unseren Filial-Hauptcassen in Berlin und Hannover

und bis 20. Juli cr. auch

in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und Herrn S. Bleichroeder,
in Leipzig bei Herrn H. C. Plaut und bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Dessau bei Herrn J. H. Cohn,
in Frankfurt a/M. bei Herrn M. A. von Rothschild & Söhne

erhoben werden.

Den einzulösenden Dividendenscheinen ist eine Nachweisung über die Stückzahl und den Geldbetrag beizufügen.

Magdeburg, den 20. Juni 1874.

Directorium.
Lent.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Am Montag, den 6. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr findet im Stationsgebäude in Altona die achte Ausloosung von 90 Stück vierprocentiger und die vierte Ausloosung von 126 Stück fünfprocentiger Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. resp. II. Emission zum Nominalwerthe von 30000 Thlr. und 21000 Thlr., in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und des protocollführenden Notars statt, zu welchen Ausloosungen den Inhabern von Prioritäts-Obligationen der Zutritt gestattet ist.

Altona, den 18. Juni 1874.

Die Direction.
B. Geske. H. Tellkampf.

Werra-Eisenbahn.

Die auf die Stammactien pro 1873 entfallende Dividende ist auf 1 Thlr. oder 1 Fl. 45 Kr. pro Actie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheins No. XV von der Hauptcasse der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Erfurt, den Billet-Expeditionen der Werra-Bahn und denen der Thüringischen Bahn in Weimar und Gotha, bei diesen nach vorheriger Anmeldung, von der Mitteldeutschen Credit-Bank Filiale Berlin zu Berlin, der Mitteldeutschen Creditbank Filiale Frankfurt zu Frankfurt a/M., Herrn Commerzienrath Jacob Landau zu Berlin und den Herren Becker & Comp. in Leipzig vom 1. k. Monats Juli ab ausgezahlt.

Die Einlösung **der am 1. Juli l. J. fälligen Coupons der $4^1/_2$ % Prioritätsanleihe** erfolgt in Erfurt bei der Hauptcasse der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als Hauptcasse der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft, bei den Billetexpeditionen der Werra-Bahn, bei der Mitteldeutschen Creditbank in Meiningen und bei deren Filialen Berlin und Frankfurt zu Berlin und Frankfurt a/M., bei der Thüringischen Bank in Sondershausen und bei deren Filialen in Berlin, Arnstadt, Barmen, Eisleben, Halle, Göttingen und Nordhausen, bei Herren Becker & Comp. und H. C. Plaut in Leipzig, bei Herren Platho & Wolf in Berlin, bei der Coburg-Gothaischen Credit-Gesellschaft in Coburg, bei Herren Gebrüder Haas in Carlsruhe und bei der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart.

Meiningen, den 4. Juni 1874.

Der Verwaltungsrath
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahngesellschaft.

Die Obligationen der Serie K, deren letzter Coupon am 1. Juli 1874 verfällt, werden von diesem Tage ab bei nachstehenden Cassen der Gesellschaft gegen neue Titel, versehen mit Coupon vom 1. Jänner 1875 bis 1. Juli 1889 umgetauscht:

in Wien, Liquidatur der Gesellschaft „Südbahnhof,“
„ Triest, bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M., bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ Berlin, bei Herrn S. Bleichröder,
„ Leipzig, bei der Allgem. Deutschen Creditanstalt,
„ Hamburg, bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne.

Wien, am 17. Juni 1874.

Der Verwaltungsrath.

Rheinische Eisenbahn.

Am 20. Juni c. treten im Verkehre zwischen unserer Station Gelsenkirchen und Luxemburgischen resp. Lothringischen Stationen für Rohproducte neue Frachtsätze in Kraft und ist der betreffende Tarif vom 15. Januar c. nebst Nachtrag I in unserem Geschäftslocale unentgeldlich zu haben.

Cöln, den 16. Juni 1874.

Die Direction.

Oldenburgische Eisenbahnen.

Die nachstehenden auf hiesigem Bahnhofe lagernden alten Materialien:

Bruch-Schmiedeeisen	ca.	10000 K.
Dreh- und Hobelspäne	„	10000 „
Ord. Gusseisen	„	7500 „
Hartguss	„	2500 „
Gusseiserne Roststäbe	„	2000 „
Gussstählerne Bandagen	„	1500 „
Gussstahl von Federn und Feilen	„	2000 „

sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Die Verkaufsbedingungen werden auf eingehende Anträge von hier mitgetheilt.

Kaufserbietungen sind bis zum **1. Juli d. J.** einzureichen.

Oldenburg, den 17. Juni 1874.

Eisenbahn-Material-Verwaltung.
Wolff.

Lieferung von Presskohlen
für die Grossherz. Badische Staatseisenbahn.

Es soll höherem Auftrag gemäss die Lieferung von 10000 Kilo Presskohle für die Heizung der Wagencoupees mit Frist bis zum 1. October d. J. im Submissionswege vergeben werden. Angebote hierauf sind bis einschliesslich **Samstag, den 27. d. M.,** schriftlich und mit passender Aufschrift versehen bei uns einzureichen. Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Ansuchen abgegeben.

Carlsruhe, den 15. Juni 1874.

Grossh. Hauptverwaltung der Eisenbahnmagazine.
Meisslinger.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten, der Durchlässe und kleinen Brücken des I. Looses (Wriezen-Langsow) auf der Strecke Wriezen-Frankfurt a/O., $25_{,17}$ Kilometer lang, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen liegen im Bureau des Unterzeichneten, Louisenstrasse 25 und im Bureau des Abtheilungs-Baumeisters Werner in Wriezen a/O. zur Einsicht aus; Bedingungen und Massenberechnungen können auch auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien per Post vom Unterzeichneten bezogen werden.

Zur Eröffnung der eingegangenen Offerten, welche mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Erd- und Maurerarbeiten der Wriezen-Frankfurter Eisenbahn“

zu versehen und an den unterzeichneten Baudirector portofrei zu richten sind, ist auf

Freitag, den 10. Juli, Vormittag 11 Uhr,

ein Termin im Bureau des Unterzeichneten angesetzt.

Stettin, den 6. Juni 1874.

Der Baudirector der Berlin-Stettiner Eisenbahn.
Schorss.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für die Stationen Erkner, Finkenheerd, Greiffenberg, Sagan, Malmitz, Ober-Leschen, Modlau, Reisicht und Gassen erforderlichen 9 Centesimal-Brückenwaagen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Sonnabend, den 4. Juli cr., Mittags 12 Uhr

im Bureau des Unterzeichneten in Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Centesimal-Brückenwaagen“

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnung liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 18. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für die Stationen Dittersbach, Sagan, Ober-Leschen, Arnsdorf, Sommerfeld und Gassen erforderlichen 6 Drehscheiben im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch, den 1. Juli cr., Mittags 12 Uhr,

im Bureau des Unterzeichneten in Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Drehscheiben“

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnung liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 16. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Hannoversche Staatsbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von

100 Stück bedeckten Güterwagen, zur Hälfte mit Bremsen,
6 Stück Gepäckwagen mit Bremsen und
10 Stück Personenwagen I/II. Classe mit Bremsen

im Wege der Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

Mittwoch, den 8. Juli 1874, Vormittags 10 Uhr

im Geschäftslocale der Königlichen Eisenbahn-Direction anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt an den Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister Overbeck hierselbst einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an den Unterzeichneten zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 10 Sgr. pro Exemplar (3 × 10 Sgr. = 1 Thlr.) bezogen werden.

Hannover, den 20. Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction,
Maschinentechnisches Bureau.
Overbeck.

Hannoversche Staatsbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

a) 248 Satz fertigen Wagenachsen mit Achsschaften aus Gussstahl, schmiedeeisernen Radgestellen mit Bandagen aus Bessemerstahl,
b) 496 Stück Tragfedern für Wagen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 9. Juli 1874, Vormittags 10 Uhr

im Geschäftslocale der Königlichen Eisenbahn-Direction anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt an den Königlichen Eisenbahn-Maschinenmeister Overbeck hierselbst einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an den Unterzeichneten zu richtende Schreiben gegen Einzahlung von 20 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 20. Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction,
Maschinentechnisches Bureau.
Overbeck.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Die Herstellung der Bahnwärterhäuser der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn soll in sechs Accorden, welche die innerhalb einer Bausection liegenden Wärterhäuser umfassen, verdungen werden.

Hierzu qualificirte Bau-Unternehmer, welche dabei zu concurriren wünschen, wollen die Blanquets in den betreffenden Sectionsbureaus: Einsiedel, Zwönitz, Aue, Eibenstock, Schöneck und Markneukirchen, woselbst auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen, entnehmen und die ausgefüllten Blanquets versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Bahnwärterhäuser“

längstens bis zum

11. Juli dieses Jahres

bei dem technischen Hauptbureau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft, Chemnitz, Beckerstrasse 17 F., portofrei einreichen.

Es umfasst der

I. Accord, Erfenschlag-Meinersdorf, 24 Bahnwärterhäuser verschiedener Classen nebst Nebengebäudchen,
II. Accord, Meinersdorf-Niederlössnitz, 28 dergleichen,
III. Accord, Niederlössnitz-Wolfsgrün, 20 dergleichen,
IV. Accord, Wolfsgrün-Jägersgrün, 26 dergleichen,
V. Accord, Jägersgrün-Zwota, 19 dergleichen.
VI. Accord, Zwota-Klingenthal-Adorf, 29 dergleichen.

Die Auswahl unter den Bewerbern, die an ihre Gebote bis zum **25. Juli laufenden Jahres** gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Dresden, den 17. Juni 1874.

Schickert. Sorge.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Thüringische und Werra-Eisenbahn pro III. und IV. Quartal 1874 erforderlichen nachbenannten Materialien, als:

Kupfer, Blei, Antimon, Rohzink, Eisen- und Federdraht, Weissblech, Messingblech, Messingdraht, Holz- und Schlüsselschrauben, Blech- und Fassnieten, Eisendrahtgewebe und Eisenrohre

soll im Submissionswege vergeben werden.

Lieferungsbedingungen können auf portofreie Anfragen von dem Unterzeichneten unentgeltlich bezogen werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Werkstattsmaterialien“

versehen, unter Beifügung eines unterschriftlich anerkannten Exemplars der Bedingungen und unter Anschluss von Materialproben, bis zum

30. Juni c. Vormittags 10 Uhr

versiegelt und portofrei an die Werkstatts-Magazinverwaltung hier einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Juli cr., bis zu welchem Tage die Reflectanten sich an ihre Offerten zu binden haben.

Erfurt, am 17. Juni 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
M. Lochner.

Gesucht

wird zur Leitung des Baues und Betriebes einer Sächs. Privateisenbahn ein erfahrener **Techniker,** welcher zugleich seine Befähigung durch die abgelegte Staatsprüfung im Königreich Sachsen oder eines Staates, dessen Staatsprüfung für Techniker rücksichtlich der Anforderungen der Königl. Sächs. gleich zu stellen ist, nachzuweisen vermag.

Gefällige Anmeldungen unter **Z. F. No. 682** bei der Redaction dieses Blattes.

Deutsche Allgemeine Zeitung.

Verantwortlicher Redacteur: Prof. Dr. Karl Biedermann.
Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung wird sich auch fernerhin bestreben, ein treues Bild der Zeitgeschichte zu liefern und den täglich in reicher Fülle zuströmenden Stoff ihren Lesern in möglichster Ausführlichkeit, aber doch in gesichteter Auswahl darzubieten. Sie glaubt in dieser Beziehung eine richtige Mittelstellung zwischen den noch umfangreicheren Zeitungen und den Provinzial- oder Localblättern einzunehmen, damit aber gerade den Wünschen eines grossen Theils der Zeitungsleser nachzukommen. Nach dem Schlusse der ersten Session des Deutschen Reichstags werden die Ergebnisse derselben sowie die Verhandlungen der Einzellandtage, insbesondere des Preussischen und des Sächsischen, den reichsten Anlass zu thatsächlicher und betrachtender Berichterstattung geben.

Die politische Richtung der Deutschen Allgemeinen Zeitung wird nach wie vor dieselbe sein: sie ist ein entschieden freisinniges, nach allen Seiten unabhängiges Blatt, das seine Ueberzeugung offen und rückhaltlos vertheidigt, aber auch den Gegnern Gerechtigkeit widerfahren lässt.

Mit dem 1. Juli beginnt ein neues Abonnement auf die Deutsche Allgemeine Zeitung. Alle auswärtigen Abonnenten (die bisherigen wie neu eintretende) werden ersucht, ihre Bestellungen auf das nächste Vierteljahr baldigst bei den betreffenden Postämtern aufzugeben, damit keine Verzögerung in der Versendung stattfindet. Der Abonnementspreis beträgt vierteljährlich $2^1/_2$ Thlr.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung erscheint Nachmittags 4 Uhr, resp. (mit telegraphischen Börsenberichten) $5^1/_2$ Uhr. Nach auswärts wird sie mit den nächsten nach Erscheinen jeder Nummer abgehenden Posten versandt.

Inserate finden durch die Deutsche Allgemeine Zeitung, welche zu diesem Zwecke von den weitesten Kreisen und namentlich von den grösseren industriellen Instituten regelmässig benutzt wird, die allgemeinste und zweckmässigste Verbreitung; die Insertionsgebühr beträgt für den Raum einer viermal gespaltenen Zeile unter „Ankündigungen“ 2 Ngr., einer dreimal gespaltenen unter „Eingesandt“ 3 Ngr.

Im Verlag der Reichs-Gesetze **Fr. Kortkampf** in **Berlin** S. W. 97 Zimmerstr. ist erschienen:
Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Bekanntmachung vom 11. Mai 1874. Mit Einleitung, Anmerkungen, den **abweichenden Bestimmungen** des **Betriebs-Reglements** für **Oesterreich-Ungarn** vom **10. Juni 1874** und ausführlichem Sachregister. 10. (Gesammt)-Auflage. $5^1/_4$ Bog. kl. 8°. In Carton-Umschlag geheftet und beschnitten 5 Sgr.; cartonnirt 6 Sgr. **Partie-Preise:** geheftet **25** Exemplare für $2^1/_2$ Thlr., **100** Exempl. **10** Thlr., **250** Exempl. $20^5/_6$ Thlr., **500** Exempl. $33^1/_3$ Thlr., **1000** Exempl. $58^1/_3$ Thlr., **2000** Exempl. **100** Thlr. ☞ Preise per Cassa. **Zur Probe** liefern wir **12 Exempl.** geh. für **einen Thaler.** ☜ Probe-Exemplare der 9. Auflage sind bereits an alle p. t. Directionen, welche noch nicht bestellt hatten, gesandt. Wir glauben, annehmen zu dürfen, dass ein Vergleich mit anderen Ausgaben **unbedingt** zu Gunsten der unseren ausfallen wird. Der bedeutend reichere Inhalt, die sehr sorgfältige Ausstattung und grosse Uebersichtlichkeit des Druckes, verbunden mit einer äusserst niedrigen Preisstellung, lassen uns hoffen, dass unsere Ausgabe allgemein eingeführt wird.



Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt.
von Bremen nach Newyork und Baltimore

Main	27. Juni nach	Newyork	**Berlin**	1. Juli nach	Baltimore
Krpr. Fr. Wilh.*	30. Juni „	Newyork	**Oder**	4. Juli „	Newyork

NB. Die mit * bezeichneten Dampfer laufen Havre, die übrigen Southampton an.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, Zweite Cajüte **100** Thaler. Zwischendeck **45** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **45** Thaler Pr. Courant.

Nähere Auskunft ertheilt die Unterzeichnete und die von derselben mit der Annahme von Passagieren betrauten Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

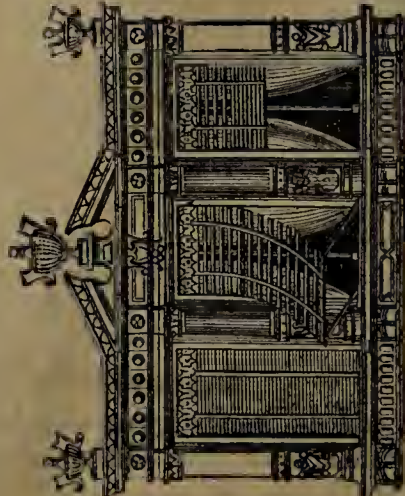
Deutsche Holz-Jalousie- und Holz-Rouleaux-Fabrik.

Unter Berücksichtigung der neuesten Erfindungen zeichnet sich mein Fabrikat noch ganz besonders aus in Bezug auf Eleganz, Dauerhaftigkeit, leichte Handhabung und Preiswürdigkeit.

In Verbindung mit dem Central-Depôt für den Continent der

patent. engl. Linoleum-Kork-Teppiche und Läufer.

Anerkannt practischster Fussboden-Beleg sowohl an Stelle der Parquet-Böden, wie auch der Woll- etc. Teppiche.



Hugo Binder in Berlin, S. O., Köpnickerstr. 46.

Fabrik für Bahnhofsausrüstungen
von
Schnabel & Henning in Bruchsal.
Verdienstmedaille. Wien.

Drehscheiben von 12—13 Meter Durchmesser, mit eigener, bewährter Unterstützung der Geleiseenden.
Drehscheiben von 5—6 Meter Durchmesser mit einfachen und Kreuzgeleisen, für Wagen nnd Locomotiven,
Drehscheiben von 2—3 Meter Durchmesser für Werkstätten,
Schiebebühnen mit und ohne Grube,
Bockkrahne von 100—200 Ctr. Tragkraft,
Fahrbare Krahne für 40—50 Ctr., mit eigener, selbstthätiger Gleichgewichtsvorrichtung,
Weichen, Kreuzungen, Dächer, Perronhallen,
Centrale Weichenstellung nach eigenem System.
Auf Lager werden gehalten oder in kürzester Zeit angefertigt:
Wagendrehscheiben von 6 Meter Durchmesser, sowie
Drehkrahne von 40 und 80 Ctr. Tragkraft.

Spenersche Zeitung.
Herausgeber **Dr. Karl Braun.**
Verantwortliche Redaction **Dr. Ad. Zehlicke.**

Seit dem 1. Januar 1874 erscheint die **Spenersche Zeitung** unter der Chef-Redaction des Abgeordneten Dr. Karl Braun und ladet die unterzeichnete Administration zum Abonnement auf dieselbe ergebenst ein.

Ein event. vorläufiges **Versuchs-Abonnement** vom 1. Juli bis 1. October (zu dem Preise von 3 Thlr. für das Deutsche Reich), zu welchem wir uns aufzufordern erlauben, wird darlegen, welche Aufgabe wir uns gestellt haben und wir dürfen hoffen, dass die Spenersche Zeitung in ihrer jetzigen Gestalt, durch die Vielseitigkeit und Zuverlässigkeit, sowie namentlich auch durch den politischen Werth ihrer durch zahlreiche Verbindungen und Beziehungen unterstützten Mittheilungen, durch Original-Artikel von den hervorragendsten Mitgliedern der nationalen Partei aus allen Theilen Deutschlands, durch Beiträge von Staatsmännern und renommirten Fachmännern des In- und Auslandes, durch Original-Correspondenzen aus allen Hauptstädten Europas und selbst aus den hervorragendsten Ländern der übrigen Welttheile, ferner durch ebenso interessante als anregende Feuilletons aus allen Gebieten des geistigen Lebens und von den bekanntesten und renommirtesten Schriftstellern verfasst,

die Ansprüche erfüllt, welche an ein in Berlin erscheinendes grosses politisches Organ gestellt werden können.

Die Erfüllung des Progamms der Spenerschen Zeitung: in erster Linie den gegebenen Stoff interessant zu gestalten und auf allen denjenigen Gebieten (durch zweimaliges Erscheinen) zuverlässig zu orientiren, welche in den Rahmen eines grossen politischen Blattes hineingehören, zudem aber durch Uebersichtlichkeit das Lesen zu erleichtern resp. nach Wunsch zu beschränken, sicherte seit sechs Monaten einen so raschen Zuwachs, wie bei gleichen Verhältnissen wohl kein anderes Blatt solchen aufzuweisen haben dürfte.

Dieses **Gesammt-Programm** findet Ausdruck durch die tägliche Mittheilung

einer telegraphischen Correspondenz,
eines stets interessanten Feuilletons,
erschöpfende Kammerberichte,
klar und fasslich geschriebener Leitartikel,
vorzüglicher Special - Correspondenzen auf allen grösseren Plätzen Europas,
rasch erfolgender amtlicher und Hofnachrichten,
ausführlicher Berliner Localnachrichten,
von Berichten über Theater, Kunst und Wissenschaft, nebst von Capacitäten geschriebener Kritiken über diese Gegenstände,
Vermischten, Tages-Chronik und Gerichtssaal,
Vereinsnachrichten, Handel, Börse, Bodenproduction und eines zuverlässigen Courses,
sowie der Volkswirthschaft überhaupt
u. s. w., u. s. w.,

ferner durch ein **Literaturblatt,** welches in Zwischenräumen von 8—14 Tagen hervorragende Erscheinungen Deutscher und ausländischer Literatur bespricht.

Die Einrichtung eines **Sprechsaals** (Stimmen aus dem Publikum) eröffnet jedem Gebildeten die Gelegenheit, sich über Fragen auf dem gesammten Gebiete des öffentlichen Lebens auszusprechen und sind die Bedingungen, unter denen diese Rubrik zu benutzen ist, von unserer Expedition gratis zu beziehen.

Man abonnirt bei allen Postanstalten (auch durch die Briefträger), in Berlin bei allen Spediteuren und bei der Expedition, Zimmerstrasse 94.

Die Administration der Spenerschen Zeitung.

Avis für Eisenbahn-Directionen und Privat-Industrie.

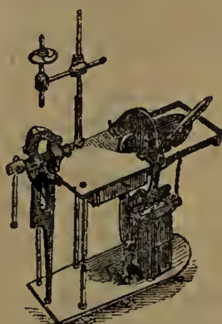
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft,
Wien, Elisabethstrasse No. 9.

Wir beehren uns mitzutheilen, dass durch die Zahl unserer Fahrzeuge wir Aufträge auf Wagengestellung stets erfüllen können.

Wir besitzen gut erhaltene und vereinsmässig construirte Wagen für Schwarz- resp. Braunkohle, Ziegeln, Coaks, Schienen, Bretter und Langholz; unsere gedeckten Wagen haben nicht nur einen grossen Raumgehalt, sondern zweckmässige Einrichtungen für Viehtransporte.

Es sind uns auf Deutschen und Oesterreichischen Bahnen Depôts gewährt, so dass nach verschiedenen Richtungen hin bei billigsten Miethbedingungen Vortheile gewährt werden können, die wir anderweit unterstützen.

Der Verwaltungsrath.



Feldessen jeder Art
mpfehlen
Delisle & Ziegele
Stuttgart.

S. H. Cohn
Eisenbahnwagen.
Specialität in Farben zum Anstrich für
Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt.

Amerikanische Hickory-Stiele
für Hacken, Hämmer, Beile etc. in allen Grössen, liefert nach Vorschrift und in unübertrefflicher Qualität
Theodor Keseling in Düsseldorf.

Dieser Nummer liegt bei: Probe von **Pauspapier** von **Carl Schleicher & Schüll** in **Düren,** Rheinpreussen.

Um baldgefällige Erneuerung der Abonnements für das dritte Quartal wird ergebenst ersucht.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 51.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt.
Vierteljährlich für $1^1/_3$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet.
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1874.

Inserate
werden à $1^1/_2$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
2100 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 29. Juni 1874. (Schluss der Nummer: 27. Juni, Vormittags 8 Uhr.)

Beiträge zur Kenntniss des Einflusses der Eisenbahnen auf Handel und Verkehr,

von R. Le Mang in Wien.

Wie sehr Handel und Verkehr der Gegenwart auf den Eisenbahnen basirt, ist von Dudley Baxter in Bezug auf einige Länder bereits nachgewiesen worden. Die Eisenbahnen unterstützen nicht blos, sondern sie schaffen Verkehr und steigern ihn ohne Aufhören.

Es lässt sich gar nicht absehen, welcher Steigerung die durch die Eisenbahnen hervorgerufene Handels- und Verkehrsbewegung überhaupt noch fähig ist, besonders dann, wenn die mancherlei unnatürlichen Hemmnisse beseitigt sein werden, welche den Sachen-Transport an seiner raschen und gleichmässigen Entfaltung hindern und dadurch geradezu an der Wurzel schädigen. Wenn dem Transporte der Güter dieselbe Sorgfalt und dieselbe Würdigung, einheitliche Behandlung und Tarifirung zu Theil geworden sein wird, wie dem Personen-Transport, wird im Eisenbahnwesen eine neue Aera beginnen.

England.

In welcher Weise sich der Personen-Transport dort zu entwickeln vermochte, wo ihm die meiste Aufmerksamkeit zu Theil wurde, das zeigen die Englischen Bahnen, welche 1871 von 375 220 754 Personen zu ihrem Fortkommen benutzt worden sind. Dieser riesige Verkehr, wobei auf jeden Bewohner England's $12^1/_2$ Fahrten mit einer durchschnittlichen Fahrgebühr von 56 Frcs. entfallen, ist noch in keinem anderen Lande erreicht worden; derselbe hat sich seit dem Entstehen der Eisenbahnen ohne Unterbrechung mit jedem Jahre gesteigert und zwar:

1840	auf	40 650 000	Passagiere
1850	„	68 841 000	„
1855	„	118 567 000	„
1860	„	163 435 000	„
1865	„	251 862 000	„
1870	„	330 000 000	„

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr bilden durchschnittlich 45 % der Gesammt-Einnahme der Englischen Bahnen. Es betrug auf ihnen die Güterbewegung im Jahre 1871

3 387 287 960 Centner,

worunter 2 044 449 280 Ctr. Kohlen und Mineralien. Der Centner Gut zahlte im Durchschnitt nur 8 Xr. Fracht, was gewiss für die Niedrigkeit des Englischen Bahnporto's spricht.

Die Schifffahrtsbewegung in den Englischen Häfen bezifferte sich 1871 mit Inbegriff der Küstenschifffahrt auf

72 224 534 Tons à 20 Ctr.

Angenommen, dass sämmtliche ein- und ausgelaufenen Schiffe volle Ladung gehabt haben, so würde der Schifffahrts-Verkehr Grossbritanniens 1871 dann doch nur die Summe von

1 444 490 680 Ctr.

darstellen, also noch nicht die Hälfte der Waarenmassen aufweisen, welche in derselben Zeit auf den Englischen Bahnen verführt worden sind. Dass also die Eisenbahnen im meerbeherrschenden Albion eine wichtigere Rolle wie die Schiffe übernommen haben, ist diesen Thatsachen gegenüber kaum zu bezweifeln.

Wenn es dem Handel und der Industrie Englands gelungen ist, im Laufe des Jahres 1871 einen Ueberschuss oder Reingewinn von annäherungsweise

1250 Mill. Gulden

zu erzielen, so ist dies nach dem Vorausgeschickten wohl nur mit Hülfe der Eisenbahnen möglich geworden; denn mit der Ausdehnung der Bahnen wuchs auch der Englische Export, er erreichte

	Meilen Bahn.		
1814	—	450	Millionen Gulden
1825	—	530	„ „
1840	190	700	„ „
1850	1390	1000	„ „
1866	2948	1755	„ „
1871	3261	2225	„ „

darunter im letzten Jahre für 80 660 000 Fl. Eisenbahnschienen. Durch die Eisenbahnen Englands erhält besonders der dortige Kohlenbergbau eine immense Leistungsfähigkeit und wie sehr dies zum allgemeinen Wohlstand, zur Vermehrung des National-Vermögens beiträgt, mag daraus ersehen werden, dass England 1868 für 267 Millionen Gulden Kohlen gewann, während Californiens Goldausbeute in demselben Jahre nicht den dritten Theil dieser Summe erreicht. Mit Hülfe der Kohlen werden in England alljährlich über 90 Millionen Centner Eisen producirt und davon durch die Englische Eisenindustrie für 270 Millionen Gulden

Eisenwaaren ans Ausland abgegeben, darunter von 1860—1870 über 200 Millionen Centner Eisen an Nordamerica, meistens zu den dortigen Eisenbahnbauten.

Frankreich.

Die noch in fortwährender Steigerung begriffenen staunenswerthen Leistungen Frankreichs auf dem Gebiete des Handels und der Industrie datiren ganz bestimmt von der Ausdehnung der Französischen Bahnen. Bis zum Jahre 1850 stagnirte gewissermassen der Verkehr dieses Landes, wenigstens war kein wesentlicher Aufschwung zu bemerken. Die Staats-Einnahmen betrugen 1810: 370 Millionen Fl. und waren bis 1851 auf 500 Millionen gestiegen. Im Handel Frankreichs wurden im letzteren Jahre für 1542 Millionen Fl. Werthe umgesetzt, im Jahre 1811 auch schon für ca. 1140 Millionen Fl. — Die Steigerung betrug demnach innerhalb des 41jährigen Zeitraumes von 1811 bis 1851 nur $35{,}5$ Proc. Vom Jahre 1851 aber begann der rapide Ausbau des Französischen Eisenbahnnetzes und diesem Vorgehen folgte unmittelbar darauf der grosse, wirthschaftliche Aufschwung Frankreichs.

Der Französische Specialhandel nimmt nunmehr folgende proportionale Steigerung an:

	Meilen Eisenbahn.		
1852	400	912	Millionen Gulden.
1855	691	1260	„ „
1860	1186	1600	„ „
1865	1778	2290	„ „
1868	2100	2600	„ „

und der Gesammthandel stieg in Folge dessen von 1542 Millionen Fl. im Jahre 1851 auf 5880 Millionen Fl. im Jahre 1866. In dieser Zwischenzeit hatte Frankreich seine Bahnen um ca. 1700 Meilen verlängert. Allerdings muss dabei in Betracht gezogen werden, dass 66 000 Meilen gute Strassen und 815 Meilen Canäle den Französischen Bahnen als bequeme Zufuhrstrassen dienten.

Wie in England die Kohle, so wurde in Frankreich der Wein von 1851 ab mit Hülfe der Eisenbahnen eine Quelle nationalen Wohlstandes. Der Wein konnte erst mit Hülfe der Schienenwege leicht und ohne Schaden nach allen Richtungen transportirt werden. Die Weinproduction stieg deshalb von 1850—1868 von 28 auf 63 Millionen Hectoliter jährlich. Von diesem Quantum werden jährlich für 280 Millionen Fl. exportirt und damit der Verdienst von $1\frac{1}{2}$ Millionen Familien um jährlich 200 Millionen Fl. erhöht. Von 1851 bis 1868 stiegen auch die Staats-Einnahmen von 500 auf 807 Millionen Fl.

Deutschland.

In Deutschland haben die Eisenbahnen ähnliche Wirkungen hervorgebracht wie in Frankreich.

In Schlesien wurde z. B. zu Anfang dieses Jahrhunderts 1 Million Ctr. Kohle gewonnen und stieg die Kohlenausbeute daselbst bis 1848 nur sehr langsam und in einem ganz unbedeutenden Procentsatze. Durch die von 1848 ab in diesem Lande gebauten Bahnen wurden aber die Kohlen zu einem hochwichtigen Export- und Transport-Artikel und ihre Gewinnung nahm mit jedem Jahr grössere Dimensionen an. 1860 betrug die Kohlengewinnung in Schlesien schon 51 Millionen Ctr., um im Jahre 1868 107 Millionen Ctr. zu erreichen.

Ein ähnlicher Aufschwung zeigte sich bei gleichen Verhältnissen auch anderwärts. So stieg im Ruhrgebiet die Kohlengewinnung durch die Eisenbahnen im gleichen Zeitraum von 81 auf 210 Millionen Ctr. Die Kohlenausbeute des Preussischen Staates stieg überhaupt von 196 Millionen Centnern im Jahre 1860 auf 574 Millionen Centner im Jahre 1868, die einen Handelswerth von 60 Millionen Gulden darstellten.

Im Königreich Sachsen steigerte sich die Kohlenausbeute durch den Bahnbau von 10 Millionen Ctrn. im Jahre 1848 auf 57 Millionen Ctr. im Jahre 1867. Auch die Deutsche Braunkohlengewinnung brachte es in Folge des durch die Eisenbahnen gebotenen leichteren Absatzes von 80 Millionen Ctrn. im Jahre 1860 auf 140 Millionen Ctr. im Jahre 1868.

Die Ausfuhr Deutschlands stieg durch den Bau von Bahnen, welche die Nordseehäfen mit dem Binnenlande verbanden, in ähnlicher Weise. Hamburg exportirte z. B. von 1851 bis 1855 durchschnittlich jährlich $12{,}5$ Millionen Ctr., von 1860 an aber schon 19 Millionen Ctr. und 1868 bereits $30{,}3$ Millionen Ctr. Waaren; über ein Drittel letzterer Summe wurde per Bahn direct nach Hamburg expedirt. Auch die Einnahmen des Deutschen Zollvereins steigerten sich mit der Eröffnung grösserer Eisenbahnlinien, seine Jahres-Einnahmen wuchsen von 1868 bis 1871 meist aus diesen Ursachen um ca. 6 900 000 Gulden.

Deutschlands Handel hob sich in folgenden Dimensionen:

	Meilen Bahn.		
1834	—	373	Millionen Gulden.
1844	231	550	„ „
1857	1186	1061	„ „

Mit der Ausdehnung der Deutschen Bahnen hat der Dampfmaschinenbetrieb (ohne Zuzählung der Locomotiven) vom 1840 ab um 400 Proc. zugenommen.

In der Reichshauptstadt gab es 1850 100 Maschinen mit 1200 Pferdekräften, 10 Jahre später bereits 357 mit 5320 Pferdekräften.

Von 1850 ab, von wo der Aufschwung im Deutschen Eisenbahnwesen datirt, wuchs die grossstädtische Bevölkerung Deutschlands in Folge der zunehmenden Industrie innerhalb 15 Jahren um $1\frac{1}{2}$ Millionen.

Der blühende Zustand der meisten Deutschen Staaten, besonders der Sachsens, beruht neben der Tüchtigkeit des Volkes auf seinen Eisenbahnen, deren Bau zum grossen Theil vom Staat in die Hand genommen wurde. Derselbe legte neue Linien an, nicht um in erster Reihe aus der Bahn einen Gewinn zu ziehen, sondern um gewerbthätige Gegenden und damit den Staat selbst zu heben.

Dieses Princip, welches nur beim Staats-Eisenbahnbau Ausdruck finden kann, sollte nicht ohne segensreiche Folgen bleiben, denn die Deutschen Mittelstaaten, besonders Sachsen, Württemberg und Baden, sind dadurch seit 20 Jahren zu einem hohen inneren Wohlstande gelangt. Aber nicht allein bei der Anlage der Staatsbahnen, auch bei dem Betrieb derselben und vorzugsweise bei dem Betrieb der Sächsischen Staatsbahnen wurde zunächst mehr dem Gesammtwohl Rechnung getragen und weniger an hohe Erträgnisse gedacht. Eine sehr grosse Menge Personenzüge vermitteln hier den Verkehr zu allen Jahreszeiten und nach allen Richtungen. So weisen selbst unbedeutende Nebenlinien der Sächsischen Staatsbahnen eine stärkere Personenzugsfrequenz auf als die wichtigsten Hauptbahnen Oesterreichs. Wird dadurch auch der Betrieb sehr vertheuert, wie dies bei den Sächsischen Staatsbahnen denn auch der Fall ist, so haben die letzteren incl. der Leipzig-Dresdner Bahn doch im Jahre 1871 unter allen Bahnen der Erde das höchste Durchschnittserträgniss aufzuweisen, nämlich 152 404 Fl. pro Bahnmeile.

Belgien.

Wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt, haben die Bahnen Belgiens in noch grösserem Maasse wie in den bereits aufgeführten Ländern zur Erstarkung des Handels und der Industrie beigetragen; innerhalb 30 Jahren steigerte sich die Belgische Waarenbewegung um 800 Proc., dieselbe betrug:

1839 bei	41	Meilen Bahn, Ein- und Ausfuhr	156	Millionen Gulden,
1845 „	79	„ „ „ „ „	269	„ „
1853 „	125	„ „ „ „ „	477	„ „
1860 „	224	„ „ „ „ „	721	„ „
1864 „	271	„ „ „ „ „	972	„ „
1868 „	350	„ „ „ „ „	1221	„ „
1870 „	377	„ „ „ „ „	1313	„ „

Der Belgische Staat verwendet auf seine Bahnen eine fast noch grössere Sorgfalt wie die Deutschen Staaten; zum guten Theil dadurch ist Belgien zu einer Bedeutung erhoben worden, die es ausserdem wohl nicht so leicht und so schnell erlangt haben würde. In Bezug auf National-Reichthum kann es sich jetzt mit England messen und seine Handelsbewegung übertrifft diejenige Oesterreichs und erreicht die des grossen Russischen Reiches. Durch seine vielen Bahnen war Belgien z. B. 1869 im Stande, von seinen Gruben für 61 640 000 Fl. Kohlen zu verfrachten und davon für 22 400 000 Fl. an's Ausland abzugeben. Frankreich allein bezog davon fast lediglich mit Hülfe der Eisenbahnen 3 818 000 Tons im Werthe von 21 600 000 Fl.

Durch den schnellen Ausbau der Belgischen Bahnen wurden nicht blos Antwerpen, sondern auch Ostende zu wichtigen Häfen für Deutschland, dessen Export sich von Holland weg ihnen zuwandte.

Holland.

Die ungemeine Thätigkeit Hollands im Eisenbahnbau von 1866 bis 1871, in welchem Zeitraume dieser canalreiche Staat seine Schienenwege um 111 Meilen ausdehnte, hatte ihren Grund vorzugsweise in dem Bestreben, Hollands Häfen die durch die Belgischen Bahnen abgeleiteten Rheinischen Transporte wieder zuzuführen. In Folge dieser Anstrengungen hat sich der Holländische Landtransit, dessen Waarenwerthe 1865 nur mehr 38 637 000 Fl. betrugen und noch im entschiedenen Rückschritte begriffen waren, seit 1870 wieder um ca. 30 Proc. erhöht.

Portugal.

Ein auffälliges Beispiel für die prompt eintretenden, mächtigen Einflüsse der Schienenstrassen zeigt auch Portugal. Bevor in diesem Lande Bahnen gebaut worden waren, war der dortige Bergbau dem Erlöschen nahe, und 1853 gab es endlich in Portugal nur noch 3 schwach betriebene Bergwerke; 4 Jahre später, nach Eröffnung der Bahnen von Lissabon nach Badajoz und nach Oporto und der südöstlichen Linie Barreiro-Evora und Setubal-Beja, standen wieder 56 Bergwerke in Betrieb und Portugal liefert nunmehr mit Hülfe seiner Bahnen unter Anderem jährlich 6 Millionen Ctr. Schwefelkies für den Export nach England.

Spanien.

Auch in Spanien steigerte sich der Export mit der Ausdehnung der Eisenbahnen ziemlich regelmässig bis zum Jahre 1864, wo er die Höhe von 198 Millionen Fl. erreichte, gerieth aber von da ab durch die politischen Ereignisse ins Stocken. Doch fangen die Spanischen Eisenbahnen allmählig an, die grosse Holzarmuth durch die wohlfeile Verführung der asturischen und der Kohlen aus dem Becken Valdermeda, Baruelo und San Juan de la Abadesas weniger fühlbar zu machen. Dem Spanischen Kohlenbergbau wird dabei zugleich frisches Leben eingehaucht, wenigstens ist die Ausbeute der Spanischen Kohlengruben, die bis 1860 jährlich höchstens 3 Millionen Ctr. betrug, jetzt auf 11 Millionen Ctr. angewachsen.

Russland.

Dieselbe Wandlung der Handels-Verhältnisse wie in Portugal ver-

ursachten die Eisenbahnen in Russland, und wird dies durch nachstehende Zusammenstellung erläutert.

	Meilen Eisenbahn:	Ein- und Ausfuhr:
1861	280	493 Millionen Fl.
1865	500	531 „ „
1866	603	630 „ „
1867	814	731 „ „
1868	930	750 „ „
1869	1090	929 „ „
1870	1360	1067 „ „

Russlands Hauptexport-Artikel ist Getreide. — Durch die wachsenden Eisenbahnverbindungen sind die fruchtbarsten Provinzen Russlands nach und nach mit den Häfen des Schwarzen Meeres und der Ostsee, sowie mit den Europäischen Bahnen verbunden und damit der Getreide- und ebenso der Viehexport in nachstehender Weise gesteigert worden:

	Meilen Bahn:	Getreideexport:	Viehexport:
1863	440	70 723 000 Fl.	1 850 000 Fl.
1864	470	87 563 200 „	2 900 000 „
1865	500	98 100 800 „	4 100 000 „
1866	603	117 713 000 „	4 800 000 „
1867	814	150 364 000 „	6 240 000 „
1870	1360	289 800 000 „	8 000 000 „

Wie in America und Australien, so begünsigen auch die Russischen Bahnen die Colonisation, welche jetzt im Innern Russlands in eigenthümlicher Weise vor sich geht. Die Bevölkerung der nördlichen Gouvernements verlässt nämlich dort seit einigen Jahren jenen sterilen Boden und zieht mit Hülfe der Bahnen in beträchtlicher Menge nach den fruchtbareren, südlichen Provinzen.

Durch den Ausbau der Russischen Bahnen ist auch die alte Czarenstadt Moskau wieder der Brennpunct und die Hauptstadt des Reiches geworden.

Oesterreich.

Die Oesterreichischen Eisenbahnen haben seit 1866 die äussersten östlichen Enden der Monarchie mit der Hauptstadt und dem Westen in Verbindung gebracht und ebenso wie in Deutschland die öffentliche Wohlfahrt gefördert. Durch sie ist die Kraft des Staates nach mehreren grossen Kriegen schnell wieder gestärkt und verdoppelt worden, weil Oesterreich durch den Ausbau seiner Bahnen in den Stand gesetzt wurde, die Producte seines reichen Bodens mit Leichtigkeit und regelmässig an den Westen abzugeben. Im Jahre 1867 konnte z. B. Oesterreich mit Hülfe der Bahnen für 90 Millionen Gulden Getreide in kurzer Zeit in die westlichen Nachbarstaaten senden. In demjenigen Theile Böhmens, welchen die Oesterreichische Staatsbahn durchzieht, waren bei Eröffnung dieser Bahn kaum 100 grössere Etablissements und Fabriken zu finden; jetzt beläuft sich deren Zahl auf 900. Die Bevölkerung der Hauptstadt Wien wuchs durch die Einmündung mehrerer Bahnen binnen 20 Jahren um 50 Procent. Das nördliche Böhmen ist jetzt durch die Eisenbahnen in den Stand gesetzt worden, von seinem Braunkohlenreichthum jährlich 30 Millionen Centner bis auf die Entfernung von 80 Meilen zu verfrachten. Der Bierexport Oesterreichs hob sich durch die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes innerhalb 10 Jahren um das 20fache.

Der Export der Monarchie wuchs durch die Eisenbahnen in folgender Weise:

	Meilen Bahn:	Ausfuhr:
1856	335	239 Millionen Fl.
1862	648	293 „ „
1864	780	323 „ „
1867	860	400 „ „
1871	1533	500 „ „

ohne Hinzurechnung Dalmatiens und des Transitverkehrs.

Auf diese Weise lässt sich annähernd berechnen, dass der Oesterreichische Export bei fortgesetzter Thätigkeit im Eisenbahnbau, unter normalen Verhältnissen, im Jahre 1876 die Summe von circa 700 Millionen Gulden erreichen wird.

Schweden.

Die Bahnen Schwedens sind im Verhältniss zur Grösse des Landes jetzt noch zu unbedeutend, um dort dasselbe plötzliche Steigen des Handels zu verursachen, welches bei einigen Staaten gezeigt wurde, besonders da Schweden zum grossen Theil auf das Meer angewiesen ist und schon seit 30 Jahren ein ausgezeichnetes Canalsystem besitzt. Doch stieg auch dort die Handelsbewegung in folgender Weise:

	Meilen Bahn:	Ein- und Ausfuhr:
1863	118	104 Millionen Fl.
1865	170	119 „ „
1869	228	150 „ „

Der Handel und Verkehr der übrigen Staaten Europas hat unter dem mächtigen Einflusse der Bahnen nach jeder Vergrösserung derselben mehr oder weniger dasselbe sprungweise Steigen zur Folge gehabt, welches die einzelnen Zusammenstellungen gezeigt haben.

America.

Nord-America.

Vor den unübertroffenen Leistungen der Union im Eisenbahnwesen treten die Bahnen der übrigen Americanischen Staaten in den Schatten. Ein einziger Staat der Union, Pensylvanien, hat mehr Meilen Eisenbahn als sämmtliche übrigen Süd- und Nordamericanischen Staaten zusammengenommen. Das ganze wirthschaftliche Leben der Union wurzelt in den Eisenbahnen. Dieselben ziehen Fäden gleich in die Wildniss, durch den Urwald, in die Prairie, und die Civilisation krystallisirt sich an ihnen. Die Eisenbahnen haben die langsam arbeitende Axt des Hinterwäldlers überholt und das Amt der Colonisation übernommen. Seit sie sich über den Mississippi ausdehnten, entstand ein neuer Staat nach dem andern. Ganze Städte wuchsen in Jahresfrist aus dem Boden. Die Bevölkerung Franzisco's vermehrte sich seit Eröffnung der Pacific-Bahn um 100000 Einwohner, und der Werth des Grundbesitzes stieg durch leichten Absatz der Producte mit der Ausdehnung der Bahnen um mehr als das Doppelte, so dass sich das National-Vermögen der Union blos auf diese Weise mit jedem der letzten Jahre um 5 bis 600 Millionen fl. erhöhte. Die Masse der auf den Unions-Bahnen verfrachteten Güter stieg 1871 auf 1900 Millionen Ctr. Im Jahre 1851 transportirten die Bahnen der Union nur 100 Millionen Ctr. Güter. Der Güter-Verkehr stieg also innerhalb 20 Jahren um 1800 Proc.

An dieser ausserordentlichen Steigerung haben allerdings die Ermässigungen der Frachtsätze einen grossen Antheil gehabt, da sie die Bodenproducte auf Hunderte von Meilen hin markt- und transportfähig machten. Mit Hülfe der Eisenbahnen hob sich der Export des Petroleums innerhalb 4 Jahren von $1{,}_5$ Millionen auf 140 Millionen Gallonen. Die mittleren Staaten der Union können seit 10 Jahren durch die Eisenbahn-Verbindungen von ihrem Ueberfluss an Fleisch jährlich gegen 5 Millionen Ctr. den Neu-Englandsstaaten abtreten.

Mit der Vermehrung der Eisenbahnen hing die Steigerung des Handels auf's Innigste zusammen, wie dies die nachstehende Zusammenstellung erläutert:

	Meilen Eisenbahnen:	Ein- und Ausfuhr:
1830	—	305 Millionen Gulden
1840	750	484 „ „
1850	1909	950 „ „
1860	6364	1500 „ „
1870	10607	1850 „ „

Ohne den grossen Bürgerkrieg und die darauf eingeführten Schutzzölle würden die Ein- und Ausfuhrwerthe natürlich weit höher gewesen sein. — Durch die Ausdehnung der Bahnen hob sich auch die Ausbeute der Kohlenbergwerke, die bis zum Jahre 1850 jährlich kaum 3 Millionen Tonnen betragen hatte, von 1850—1860 auf das Doppelte, stieg bis 1868 auf durchschnittlich jährlich 16 Millionen Tonnen und erreichte 2 Jahre später die Ziffer von 27 Millionen Tonnen; von denen 20 Millionen Tonnen durch die Eisenbahnen zur Verfrachtung gelangten.

In einem Lande, wie die Union, deren jetziger Bestand ohne die Eisenbahnen geradezu in Frage gestellt würde, müssen dieselben eine bedeutende Macht bilden. Dies ist denn auch der Fall; nur macht sich diese Macht der Eisenbahn-Compagnien in einer Weise geltend, welche allmählig die Quelle grosser, verhängnissvoller Uebelstände geworden ist.

Um den Eisenbahnbau zu fördern, wurden die Eisenbahn-Compagnien vom Staate durch umfangreiche Concessionen und verschiedene Gesetze nach jeder Weise unterstützt und ausserdem mit Landschenkungen bedacht, welche bis zum Jahre 1871 die enorme Summe von 190 Mill. Acker gleich 14300 □-Meilen betragen haben. Durch diese Begünstigungen und durch den nach und nach gewonnenen Einfluss, haben die Americanischen Bahnen eine, dem Staate gegenüber sehr unabhängige Stellung erlangt, die von ihnen häufig missbraucht worden ist. Es giebt in America mehrere Bahnen, deren Anlagecapital ziemlich willkürlich und ohne triftigen Grund erhöht wurde, während viele andere Bahnen ohne jede Rücksicht auf das öffentliche Interesse verwaltet werden. Durch Concurrenzlinien und darauf folgende Verbindungen verschiedener Linien zu einem Ganzen sind einzelne grosse Eisenbahn-Verbände entstanden, welche den Handel und Verkehr ganzer Staaten in die Hand bekommen haben und für deren Vorgehen noch keine staatliche Controle gefunden werden konnte.

In Folge dieser Zustände bereitet sich in der Union eine grosse, mächtige Bewegung vor, die dem Staate früher oder später denselben Einfluss auf die Eisenbahnen verschaffen muss, welchen er in Frankreich besitzt und wodurch der Betrieb der Französischen Bahnen so viele Vortheile vor denen anderer Länder voraus hat. Die einzig dastehenden Landschenkungen von Seiten der Union, und die vielen den Eisenbahnen eingeräumten Begünstigungen sind auf der andern Seite auch wieder die Ursache der riesigen Ausdehnung der Eisenbahnen gewesen. Beinahe die Hälfte der Americanischen Bahnen würde ohne Subventionen, Landschenkungen und Crediterleichterung nicht gebaut und America's Wohlstand dadurch nicht in so überraschend schneller Weise wie bisher gesteigert worden sein. Die Pacific-Bahn wäre ohne Landschenkung heute noch nicht ausgeführt worden. Die Umstände gestatteten übrigens, die Unions-Bahnen um vieles billiger als die Europäischen Bahnen herzustellen. Der Bau einer Englischen Meile Eisenbahn hat meistentheils zwischen 30 bis 50000 fl., also die Oesterr. Meile Bahn 160 bis 210000 fl. gekostet. Die Ueberbrückung der grossen Ströme und die Gebirgsübergänge haben aber den Bau einzelner Linien sehr vertheuert; besonders kostspielig ist der Bau der Union-Pacific-Bahn bei der Ueberschienung der Felsengebirge und der Sierra Nevada gewesen. Der Staat, welcher die Pacific-Bahn subventionirte, gewährte z. B. für den Bau einer (Oesterr.) Meile Bahn in jenen Gebirgen einen Beitrag von 450000 fl., während er ausserhalb des Gebirges nur 140000

bewilligte. Die Herstellung der Brücke über den Missouri bei Omaha, welche die Pacific-Bahn mit den Linien des Staates Jowa verbinden soll und die bereits in Angriff genommen wurde, wird allein 6 Mill. fl. kosten. Der Eisenbahn-Brückenbau in America hat Summen verschlungen, welche dem Anlagecapital der ganzen Nordischen Bahnen Europa's gleich kommen.

Durch den grossen Sonderbundkrieg sind übrigens verschiedene südstaatliche Bahnen in der Länge von ca. 100 Oesterreichischen Meilen zerstört und seitdem noch nicht wieder hergestellt worden. Mehrere südstaatliche Bahnen mussten zwangsweise versteigert werden, darunter die grosse St. Louis-Texas-Bahn, und drei andere Bahnen daselbst, die in den Jahren 1859 und 1860 in Angriff genommen wurden, sind bis auf den heutigen Tag unvollendet geblieben, oder wie die Süd-Carolina-Blue-Ridge-Bahn, einfach im Stiche gelassen worden.

Die im Jahre 1871 noch im Bau befindlich gewesenen und in Angriff genommenen Linien der Unions-Bahnen erfordern zu ihrer Herstellung ein Capital von circa 1070 Millionen fl.

Die projectirten Eisenbahn-Linien der Union entziehen sich durch ihre Menge jeder Schätzung. Unter denjenigen Linien, welche entweder schon concessionirt oder bereits in Angriff genommen worden sind, befinden sich einige Bahnen, welche der Pacific-Bahn wohl an Länge, nicht aber an Schwierigkeit in der Ausführung und Grossartigkeit der dabei vorzunehmenden Kunstbauten nachstehen werden. Es sind dies die Bahnen

1) vom Oberen See nach Puget-Sund am Stillen Weltmeer,
2) von Texas nach Mexico und
3) von Denver im Thale des Rio Grande hinab nach El Paso.

Durch diese beiden letzten Bahnen wird ein Theil von Mexico dem Strome der Auswanderung geöffnet und dieses reiche und herrliche Land zugängig gemacht werden. Selbst in die ganz unbekannten, von räuberischen Indianerhorden bewohnten Gebiete des Rio Colorado soll eine Bahn bis an die Gestade des Meeres geführt werden.

Die im Bau begriffenen Linien werden die schroffen Unterschiede, welche in der Ausdehnung der Eisenbahnnetze der einzelnen Staatengruppen bestehen, ziemlich schnell ausgleichen. Bis jetzt entfielen von den Bahnen der Union auf die

	Meilen Bahn:	Meilen Eisenb. per □-Meile:	Meilen Eisenb. auf 100 000 Einw.
Neuenglandsstaaten	964	0,301	2,75
Mittelstaaten	2330	0,450	24,53
Weststaaten	5040	0,116	45,82
Südstaaten	2642	0,080	23,82
Pacificstaaten	352	0,008	35,20

Die den Bahnen überwiesenen Ländereien betrugen:

in Mississippi	2 062 240	Acker
in Illinois	2 595 053	„
in Alabama	3 729 120	„
in Florida	2 360 114	„
in Louisiana	1 578 720	„
in Arkansas	4 744 271	„
in Missouri	3 745 160	„
in Jowa	7 331 207	„
in Michigan	5 327 930	„
in Wisconsin	5 378 360	„
in Minnesota	7 783 403	„
in Kansas	7 753 000	„
in California	2 060 000	„
in Oregon	2 860 000	„ und
die Pacific-Bahn	135 000 000	„

Die Pferdebahnen in den Städten der Union besassen 1871 eine Ausdehnung von ca. 180 Meilen, deren Herstellung 83 Millionen fl. gekostet hatte, also noch das Anlagecapital sämmtlicher Schwedischer Eisenbahnen übertrifft.

Canada.

Nach den Bahnen der Union nehmen die Bahnen Canada's den zweiten Rang ein; dieselben wollen aber nicht recht prosperiren, da die Bevölkerung Canada's sehr dünn über das Land zerstreut ist und die schönen, natürlichen Strassen, welche diese Colonie in überreichem Maasse an ihren Strömen und Seeen besitzt, die Handelsbewegung zum grössten Theil auf diese auf diese gelenkt hat. Die Eisenbahnen Canada's dienen mehr für Personen- wie für den Gütertransport. Die Einnahmen aus dem ersteren Verkehr betragen durchschnittlich 70 % der Gesammteinnahme. Ohne den strengen Canadischen Winter, welcher die Flüsse, Seen und Canäle 5 Monate des Jahres hindurch mit Eis bedeckt und dadurch die Schifffahrt aufhebt, würden die dortigen Bahnen noch weniger Einnahmen aufzuweisen haben. Dass sie aber trotzdem den Verkehr ausserordentlich gehoben haben, geht aus folgender Zusammenstellung um so deutlicher hervor, als bis zur Einführung der Locomotiv-Eisenbahnen die Handelsbewegung Canada's vom Jahre 1812 bis 1850 nur um 50 % gestiegen war.

	Meilen Eisenbahn.	Aus- und Einfuhr.
1858	300	184 Mill. Fl.
1860	400	228 „ „
1862	450	256 „ „
1864	500	310 „ „
1866	525	340 „ „
1868	540	365 „ „

Der strenge, schneereiche Winter begünstigt zwar die Waarenbewegung auf den Canadischen Bahnen, erschwert und vertheuert aber auch deren Betrieb. — Auf der kleinen Carrillon-Grenville-Bahn wird sogar im Winter der Betrieb ganz eingestellt. — Die Betriebsauslagen der Canadischen Bahnen betragen daher durchschnittlich 70 % der Einnahmen.

Sollte das lebhaft ventilirte Project, welches dahin zielt, eine Eisenbahn von dem Oberen See über den Oberen Red-River und ziemlich den 50. Breitegrad parallel nach dem Stillen Ocean zu bauen, zur Ausführung kommen, so würden 20 000 □ Meilen gute fruchtbare Ländereien der Colonisation erschlossen, die in jenen einsamen Gegenden nur am Red-River spärliche Blüthen treibt, und der Pacificbahn zugleich eine dritte Concurrentin erwachsen.

Centralamerica.

Die Bahnen Mexico's sind noch zu jung, um in einem Lande Resultate aufzuweisen, wo die chronische Unsicherheit der öffentlichen und privaten Verhältnisse bis vor kurzer Zeit noch die verhängnissvollste Ausdehnung angenommen hatte. Die Eisenbahnen sind dort endlich nach Jahre langem Stillstande verlängert und über die grossen Terassenlandschaften auf die Hochebenen des eigentlichen Mexico geführt und die Hauptstadt mit Vera Cruz in eine sichere Verbindung gebracht worden.

Die Lahmlegung der Panamabahn durch die Pacificbahn, deren Einnahmen 1870 bereits 31 200 000 fl. betragen haben, ist seit ein paar Jahren eine Thatsache. Die Panamabahn-Gesellschaft wurde gleichfalls durch eine bedeutende Landschenkung Seitens der Regierung von Neu-Granada unterstützt; im Besitze dieser Gesellschaft sind jetzt noch gegen 300 000 Acker.

Die Eisenbahnen Westindiens sind nur in Cuba von Bedeutung, können aber in Folge des anhaltenden Bürgerkrieges der Insel keine grossen Vortheile bieten. Doch haben die Bahnen Westindiens und Mittelamericas die Bestimmung, die dort durch die Sclaven-Emancipation sehr ins Stocken gerathene Production zu heben. Durch den Bau grösserer Linien in Centralamerica werden sich die Regierungsgewalten befestigen und diese productenreichen Staaten endlich entsprechend gedeihen können.

Südamerica.

Die Südamericanischen Bahnen sind bei der Grösse des Landes viel zu unbedeutend, um schon jetzt günstige Resultate aufzuweisen; sie sind, ausser in der Argentinischen Republik, nirgends sonst 50 M. weit ins Land gedrungen. Erst dann, wenn die grossartigen Projecte Bolivias, Perus und Brasiliens, die darauf hinausgehen, quer durch die Waldregionen Brasiliens und Bolivias die Bahn vom Atlantischen bis zum Stillen Ocean zu ziehen, verwirklicht worden sind, wird das südliche America für den Weltverkehr eine unberechenbare Bedeutung erhalten.

Die Ausdehnung der Eisenbahnen ist in Brasilien vom Volk und der Regierung als erste Nothwendigkeit erkannt, und sind im Jahre 1872 von der Kammer deshalb die wichtigsten Beschlüsse gefasst worden, da Brasilien ohne Verlängerung seiner Bahnen geradezu im eigenen Ueberfluss ersticken würde. Von der Anfang 1872 in London abgeschlossenen Anleihe von 30 Mill. Fl. soll der grösste Theil zu Eisenbahnbauten verwendet werden. Die Don-Petrobahn wird gegenwärtig bis an den Sanct-Franzisco-Fluss ausgedehnt, um mit einer auf diesem Flusse zu errichtenden Dampferlinie das Innere des Landes zu erschliessen. Die Regierung Brasiliens beabsichtigt übrigens die in Englischen Händen befindlichen Bahnen anzukaufen und dann dieselben aus eigenen Mitteln nach dem Innern des Landes zu führen. Der dem Senate vorgelegte Entwurf, welcher alle Brasilianischen Bahnen durch im eigenen Lande aufzubringende Capitalien und durch den Staat ausgeführt wissen will, dürfte, da er die Unterstützung der Regierung für sich hat, für die Zukunft Brasiliens von grosser Bedeutung werden.

Sämmtliche im Bau begriffenen und projectirten Linien sind durch Brasilianisches Capital gegründet; nur die von Oberst Church projectirte Linie an den Ufern des Madeiro entlang nach Bolivia, wird mit Europäischen Mitteln zu verwirklichen gesucht. Durch Ausführung der Bahnbauten Seitens der Regierung wird für Brasilien sowohl, wie für die übrigen Südamericanischen Staaten das Eisenbahnwesen einen nachhaltigen Aufschwung erhalten. Bisher musste den fremden Unternehmern durchschnittlich eine 7 procentige Verzinsung des Anlage-Capitals garantirt werden. Diese Garantie bezog sich aber nur auf das ursprüngliche Capital, welches bei den Brasilianischen Eisenbahnbauten durch die Kostspieligkeit der Anlagen, Mangel an Arbeitern etc. weit überschritten worden ist, so dass die Eisenbahncompagnien ebenso wie die Regierung ein sehr schlechtes Geschäft machten, wozu noch kommt, dass diese Eisenbahncompagnien ihren Sitz ausserhalb des Landes, in England, haben.

Die in Brasilien projectirten Linien werden, wenn zur Ausführung gelangt, und dieses dürfte innerhalb 10 Jahren der Fall sein, über 3000 M. Bahn darstellen, welche zunächst für den Export von Kaffee und Baumwolle von der grössten Wichtigkeit sein müssen. Schon jetzt ist Europa auf die Brasilianischen Kaffeeernten angewiesen, welche die Hälfte des auf der Erde erbauten Kaffees ausmachen und bisher nur aus Mangel an Arbeitskräften grosse Ausfälle auswiesen. Die Eisenbahnen allein werden diesem Mangel an Arbeitern sehr schnell abhelfen können. Die Entwickelung des Brasilianischen Handels kommt jetzt nur auf Rechnung der auf einigen grossen Strömen eingeführten Dampfschifffahrten.

Die meisten Fortschritte im Eisenbahnbau hat Peru aufzuweisen; die dortigen Bahnbauten sind aber bis 1871 nur zum kleinsten Theil vollendet worden. So bald dies der Fall sein wird, gebietet Peru über ein Eisenbahnnetz von nahezu 500 Meilen Länge. Die Peruanischen Bahnen verdanken ihre Entstehung einem unternehmenden Yankee, Henry Meiggs. Derselbe baute zuerst die Bahnen Chile's, darunter die aus einer Reihe grossartiger Werke bestehende Bahn von Santiago nach Valparaiso, und ging dann 1868 nach Peru, wo er eine Thätigkeit entfaltete, die in Anbetracht der vielen Schwierigkeiten, welche sich in diesem von Fractionskämpfen zerrütteten Lände grossen Unternehmungen entgegenstellten, bewunderungswürdig erscheint.

Bis 1868 besass Peru 12 Meilen Eisenbahnen; Meiggs vermehrte dieselben innerhalb dreier Jahre um 73 Meilen, und weitere 120 Meilen dürften von ihm bis Ende 1873 vollendet werden. Meiggs ist jetzt im Begriff, die Cordilleren vom Flusse Rimac aus zu überwinden, und wird die von ihm in Angriff genommene Bahn jenes riesige Gebirge in der Höhe von 15 000 Fuss überschreiten. Dieser thätige Mann baut hauptsächlich mit Hilfe Chinesischer Arbeiter und hat auch den Bau der Bahnen Bolivia's in die Hand genommen, welches Land dadurch in kurzer Zeit aus seiner Isolirtheit heraustreten wird.

Durch diesen, sich in jenen an edlen Metallen reichen Ländern vollziehenden Umschwung der Verkehrsverhältnisse wird der Zufluss von Edelmetallen, der seit einigen Jahren bedeutend abgenommen hat, wieder gehoben werden; denn die reichen Bergwerke Peru's und Bolivia's geriethen nur durch die ausserordentlich schwierigen Landtransporte in gänzlichen Verfall.

Die meiste Ausdehnung haben, von dem flachen Terrain und ziemlich geordneten politischen Verhältnissen unterstützt, neben den Bahnen Peru's und Chile's diejenigen der Argentinischen Republik erlangt. Dieser Staat ist seit einigen Jahren mit aller Energie daran gegangen, seine weiten, viehreichen Ebenen mit den Seehäfen und dem La Plata zu verbinden. Die im Jahre 1871 aufgenommene Anleihe von 61 224 000 Fl. soll nur zu Eisenbahn- und Strassenbauten verwendet werden. Bereits jetzt, wo dieses Land eine verhältnissmässig geringe Meilen-Anzahl Eisenbahnen besitzt, hat es doch schon durch seine gesteigerte Ausfuhr an Wolle, Fleisch und Häuten den Europäischen Markt stark beeinflusst.

Durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes, dessen Enden bis an den Fuss der Cordilleren reichen, wird Argentinien in noch viel bedeutenderer Weise wie bisher die lebenden Schätze seiner Pampas verwerthen können.

Bis jetzt waren auch wegen der Schwierigkeiten des gewöhnlichen Land-Transportes die reichen Erzadern dieses Landes, über welches sich unaufhörlich der Strom der romanischen Auswanderung ergiesst — Kupfer ausgenommen, — fast gar nicht ausgebeutet worden. Die Bahn von Rosario nach Cordova, welche über das Gebirge nach Chili geführt werden und dort einen Anschluss erhalten soll, wird den Mineralreichthum des Innern erschliessen.

Mit der Vollendung der grossen Bahnlinien der Argentinischen Republik muss sich als nothwendige Folge der Export der Schafwolle steigern; dieselbe deckt jetzt schon zum grossen Theile den Bedarf Frankreichs und Belgiens. In 8—10 Jahren werden die mit Hilfe der Eisenbahnen aus dem Innern des Landes kommenden Wollmengen auf die Schafzucht der östlichen Staaten Europas einen wesentlichen Einfluss ausüben. Dasselbe wird mit dem Fleische der Fall sein, welches schon jetzt aus Buenos-Ayres nach England verführt wird, und dessen Export mit jedem Jahre zunimmt. Die Eisenbahnen werden die an La Plata angrenzenden Staaten befähigen, den Wollbedarf von halb Europa zu decken und ausserdem die Colonisation beschleunigen, die schon jetzt dadurch bedeutend zugenommen hat, dass eine der neuen Bahnen durch die vor einigen Jahren gegründeten Colonieen geführt wurde.

Im Verhältniss zur Grösse des Landes hat das sich stetig entwickelnde Chili unter den Südamericanischen Staaten die meisten Bahnen aufzuweisen. Aber der Bahnbau hat dort mit ausserordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, welche nur durch den Unternehmungsgeist und die Creditfähigkeit des Landes aus dem Wege zu räumen waren. Nachdem es einem speculativen Chilenen 1870 gelang, die Cordilleren mit einem Zuge von 41 Wagen zu passiren, geht man jetzt an den Bau einer Bahn über das Gebirge, welche an den von der Argentinischen Seite in der Thalschlucht des Valenzuola emporgeführten Schienenweg anschliessen soll. Auf diese Weise wird, nachdem auch Bolivia und Peru an die Ueberschienung der Anden gegangen sind, Südamerica die beiden grossartigsten Gebirgsbahnen besitzen, welche den Reisenden in eine Höhe von 15 und 16 000 Fuss führen, wo schon die verdünnte Luft den längeren Aufenthalt erschwert.

In Chili haben die Bahnen ausserdem ein grosses Steinkohlenbecken dem Verkehr erschlossen und dadurch die Dampfschifffahrt der Südsee in eine bessere Lage gebracht.

Australien.

Dieser halbfertige Erdtheil besitzt durch die Energie seiner Ansiedler bereits

240 Meilen Eisenbahn,

welche ohngefähr

265 370 000 Fl.

gekostet und seit 5 Jahren um 105 Procent zugenommen haben.

In einem Lande, dessen Europäische Bevölkerung spärlich über einen grossen Raum zerstreut ist und durch den grossen Mangel an Flüssen der natürlichsten Communicationswege entbehrt, mussten die Bahnen mehr noch wie in den stromdurchzogenen Staaten der Union zum dringendsten Bedürfniss werden.

Der Bau der Bahnen wurde fast in allen Australischen Colonien als eine Sache des öffentlichen Wohls angesehen und mit Hülfe von staatlichen Anlehen ausgeführt. Die Australischen Bahnen sind demzufolge gewissermassen Staatsbahnen, und ihr Betrieb erfordert noch alljährlich bedeutende Zuschüsse, die aber durch den steigenden Wohlstand der Colonien und das damit zusammenhängende Wachsen der Einnahmen wieder ausgeglichen werden.

In Folge der Bahnbauten und der verschiedenen Anlehen zur Begleichung der öfters eintretenden Deficits in den Betriebs-Einnahmen war die öffentliche Schuld von Neusüdwales im Jahre 1866 auf $64,_2$ Mill. Fl. angewachsen. Trotzdem nahm die nur 500 000 Seelen zählende Colonie auch 1867 noch mehrere grössere Anlehen im ohngefähren Betrage von 30 Millionen Fl. auf, um ihre Bahnen zu verlängern (welche 1866 von 667 000 Passagieren benutzt wurden und 10 018 740 Ctr. Güter transportirt hatten.

Die Handelsausweise der Australischen Colonien lassen bei der geringen Ausdehnung der einzelnen Linien, von denen nur eine einzige in Victoria über 20 Meilen lang ist, den Einfluss der Bahnen auf den Export der Bodenproducte nicht erkennen, weil die Ernten durch häufige Trockenheiten geschädigt, dadurch aber auch der den Hauptexport-Artikel abgebende Viehstand decimirt wird.

In Folge dieser klimatischen Verhältnisse erleidet die jährliche Ausfuhr starke Rückschläge, dieselben erstrecken sich denn auch auf die Einnahmen der Bahnen, welche ausserdem unter dem Rückgange der Goldproduction leiden. Die Bahnen Australiens werden durch ein sehr hohes Anlagecapital gedrückt, da der Bau der mit gewöhnlicher Spurweite versehenen Bahnen durch Mangel an Arbeitern und durch den von England bewirkten Import des Baumaterials sehr vertheuert worden ist. Selbst die Schwellen mussten aus America bezogen werden, da Australien dazu kein geeignetes Holz besitzt.

Um die hohen Baukosten zu vermindern, ist man jetzt zum Bau schmalspuriger Bahnen übergegangen, die früher 9000 £ pro Englische Meile hergestellt werden. Auf Neuseeland sind gegenwärtig bereits 100 Englische Meilen schmalspurige Bahnen im Bau. Die daselbst ausgeführten Bahnbauten locken jetzt schon viele Auswanderer in jenes künftige Albion der Südsee.

Die stärkste Frequenz hatten in Folge der Goldfelder-Entdeckung die am weitesten in das Innere geführten Bahnen Victorias aufzuweisen. Mit ihrer Hilfe wurde es möglich, nach den Minendistricten viele Maschinen, und zwar im Jahre 1866 20 860 Stück, zu transportiren und dadurch die Goldgewinnung zu vervierfachen.

Mit der Ausdehnung der Australischen Bahnen werden die Europäischen Woll- und Fleischpreise, durch die sich steigernde Zufuhr aus jenen viehreichen Ländern, herabgehen müssen; denn der ungeheure Viehreichthum Australiens wird durch jeden neuen Schienenweg dem Europäischen Markte näher gebracht. Schon jetzt giebt Australien von seinem Fleischüberfluss dieselbe Menge wie Russland an andere Länder ab; die Australischen Bahnen sind daher auch für das westliche Europa von grösster Wichtigkeit.

Asien.

Asiens Eisenbahnen sind jetzt noch unbedeutend. Bisher waren es nur die Europäer, welche dieselben innerhalb der Grenzen ihrer Herrschaft gebaut haben.

Asien besass

1866 $810,_5$ und
1871 $1175,_3$ Meilen Eisenbahn,

deren Bau 951 Millionen Fl. gekostet hat.

In Ostindien sind sie von den Engländern, von der Mündung des Ganges aus bis in das Stromgebiet des Indus und von Bombay aus quer durch die Halbinsel nach Allahabad und bis hinab nach Madras, Negapatam und Calicut, geführt worden.

Der Ostindische Handel trägt dadurch die Zeichen des Eisenbahn-Einflusses auf der Stirn. Vom Jahre 1830 bis 1850 bewegte sich der Import und Export Ostindiens in dem Rahmen von 250—310 Millionen Fl., stieg aber mit Einführung der Eisenbahnen in folgender Weise:

	Meilen Eisenbahn	Werth der Ein- u. Ausfuhr
1855	50	$349,_0$ Mill. Fl.
1856	180	$488,_8$ „ „
1857	230	$552,_0$ „ „
1858	290	$593,_6$ „ „
1859	330	$650,_7$ „ „
1860	390	$695,_1$ „ „
1862	450	$742,_7$ „ „
1863	640	$921,_0$ „ „
1868	800	$986,_0$ „ „
1869	970	$1045,_0$ „ „

Die unregelmässigen Steigerungen der Handelswerthe in den Jahren von 1863 zu 1869 hatten ihren Grund in der nach dem Americanischen Bürgerkrieg wieder auf den Markt gebrachten Americanischen Baumwolle, welche die auf 8 Millionen Ctr. gesteigerte jährliche Ausfuhr Ostindischer Baumwolle auf 4 Millionen Ctr. herabdrückte.

In welcher Weise die Indischen Bahnen den Europäischen Industrie-Erzeugnissen den Absatz nach dem Inneren des Landes erleichterten zeigt folgende Zusammenstellung:

			Import	
1854	50	Meilen Eisenbahn	44	Mill. Fl. baumwollene Waaren
1859	330	„ „	80	„ „ „ „
1863	640	„ „	100	„ „ „ „
1868	800	„ „	140	„ „ „ „
1869	970	„ „	154	„ „ „ „

Indiens Hauptbahnen sind durchschnittlich breiter als die Europäischen Bahnen, während die neu gebauten und die meisten noch im Bau begriffenen Bahnen eine schmale Spur besitzen.

Diese Eisenbahnen garantiren England den Besitz Ostindiens besser als 100 000 Europäische Soldaten und gestatten dem Europäer, während der heissesten Monate vor den Einwirkungen des erschlaffenden Klimas in die Ausläufer des Himalaya zu entfliehen. Durch die Eisenbahnen ist der Europäer erst in den Stand gesetzt worden, sich in Ostindien dauernd zu behaupten. Vor Einführung der Bahnen befanden sich die Engländer dort fortwährend auf dem Aussterbeetat. Auch die Eingeborenen betheiligen sich lebhaft an den Eisenbahnen und ihrer Ausdehnung. 395 Eingeborne besassen bereits 1871 Actien von zusammen 1½ Millionen Fl. Werth. Die Zahl der 1871 beförderten Passagiere war 18 976 944.

Von den 68517 Eisenbahnbediensteten waren 63 665 Eingeborene.

1871 waren in Ostindien noch 516 Meilen Bahnen im Bau. Die Linien werden dann von Peschawur an der Grenze Afghanistans bis an den Bengalischen Golf und von den Ausläufern des Himalaya bis an das Ende der grossen Halbinsel reichen und ein von 165 Millionen Menschen bewohntes Gebiet dem Handel und Verkehr erschlossen haben.

Die Eisenbahn auf der Insel Ceylon, welche von Colombo nach der Hauptstadt Kandy führt, wie die von den Holländern auf der Insel Java erbauten Bahnen, üben ebenfalls einen grossen Einfluss auf das wirthschaftliche Leben dieser Länder aus, der aber erst mit der weiteren Ausdehnung dieser Bahnen zur vollen Geltung gelangen wird. Dasselbe ist mit den Kleinasiatischen Eisenbahnen der Fall; dieselben erhalten erst ihre grosse Bedeutung, wenn sie durch eine entsprechende Verlängerung in das Innere des Landes geführt werden und dort einen Anschluss an die künftige Euphratbahn erreichen.

Africa.

Die ersten Bahnen dieses Erdtheils datiren vom Jahre 1856, wo Egypten, um die Ostindische Post an sich zu ziehen, eine Bahn von Alexandrien nach Suez baute und seitdem seine Bahnen bis auf 139 Meilen ausdehnte. Aber Egyptens Leben concentrirt sich am Nil, der seit uralten Zeiten das beste Communicationsmittel gewesen ist; auf ihm findet beinahe die ganze Handels- und Waarenbewegung statt. Die Eisenbahnen Egyptens sind daher zum grössten Theil auf den Transit- und den Personen-Verkehr angewiesen. Mit der Eröffnung des Suezcanals fiel dieser Durchgangsverkehr weg, und die Egyptischen Bahnen sind nun auf Jahre hinaus zu einer misslichen Lage in einem Lande verurtheilt, dessen Bewohner vom Werth der Zeit noch keine hohe Meinung haben und so gut wie keine Industrie besitzen.

Von grossem Einfluss sind die von Frankreich in Algier gebauten und noch im Bau befindlichen Bahnen, die, wenn erst vollendet, das Land in seiner Ausdehnung von der Tunesischen bis zur Marokkanischen Grenze durchziehen und dadurch die Colonisation des Landes befördern werden.

Schon jetzt hat sich durch die Verbindung Orans mit Algier, die Viehausfuhr verdreifacht. Algier liefert jetzt jährlich 100000 Stück Schlachtvieh nach England und deckt damit nahezu ein Viertel des Englischen Fleischimports.

Die Bahnen am Cap der guten Hoffnung werden — wenn sie, wie beabsichtigt, weiter nach dem Innern geführt worden sind — den Ueberfluss an Fleisch mit Leichtigkeit an das dichtbevölkerte westliche Europa abgeben können, während England von dort jetzt nur Schafwolle bezieht.

Die kleine aber stark bevölkerte Insel Mauritius hat zum leichteren Transport des Zuckers aus dem Innern nach Port Louis eine 2 Meilen lange Eisenbahn gebaut, welche leidlich rentirt und deshalb eine Verlängerung erfahren soll.

Africa ist übrigens derjenige Erdtheil, wo die Eisenbahnen keine grosse Zukunft haben, weil die klimatischen Verhältnisse Europäern den Aufenthalt in den zwischen den Wendekreisen gelegenen grossen Landcomplexen auf längere Zeit unmöglich machen und die Negervölker jener Gegenden selbst noch auf einer zu niedrigen Culturstufe stehen, um ein Bedürfniss nach Eisenbahnen zu empfinden.

Tarif-Erhöhungen der Deutschen Eisenbahnen.

In Folge des Bundesraths-Beschlusses vom 11. Juni haben laut amtlicher Bekanntmachungen bisher folgende Eisenbahn-Gesellschaften — und zwar vom 1. August c. an — ihre Tarife sowohl im Localverkehr als in den Verbandsverkehren für sämmtliche Artikel, mit Ausnahme für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl- und Mühlenfabrikate um 20 % erhöht, mit dem Minimalsatz pr. Meile für Eilgut 6 Sgr. und für Frachtgut 4 Sgr.: 1. die Berlin-Anhaltische Eisenbahn, 2. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, 3. Berlin-Hamburger Eisenbahn, 4. die Märkisch-Posener Eisenbahn, 5. Cottbus-Grossenhain und Oberlausitzer Eisenbahn, ferner: 6. Berlin-Görlitz und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn, (für die Frachtsätze zwischen Berlin einerseits und Görlitz und den Schlesischen Gebirgstationen andererseits treten jedoch nur dieselben procentuellen Zuschläge ein, wie auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, ebenso wird die Erhöhung der Tarifsätze für Braunkohlen und Steinkohlen zum Theil ausgeschlossen, zum Theil nicht mit 20 Procent erfolgen; die definitive Bestimmung hierfür wird speciell bekannt gemacht werden), 7. die Hannover-Altenbekener Eisenbahn, 8. die Hannoversche Staatsbahn (ausschliesslich der Seeplätze, worüber nähere Bekanntmachung erfolgen wird), 9. die Königliche Ostbahn (weitere Ausnahmen für einzelne Verkehre und Artikel werden vorbehalten), 10. die Thüringische und Werra-Eisenbahn (mit vorläufiger Ausnahme der Frachtsätze in Verkehren mit ausserdeutschen Stationen, mit Stationen und im Transit und über Strecken der Bayerischen Ost- und Staatsbahn, mit den Nordsee- und den Bodensee-Hafenplätzen, im Hannover-Bayerischen Verbande, und wird wegen der demnächst ebenfalls bevorstehenden Erhöhung dieser Frachtsätze besondere Bekanntmachung erfolgen), 11. die Köln-Mindener Eisenbahn (mit vorläufiger Ausnahme der Tarifsätze für den Verkehr mit den Oesterreichischen, Niederländischen, Belgischen und Französischen Stationen, den Nordseehäfen Emden, Leer und Papenburg, sowie für den Verkehr mit Russland, excl. desjenigen mit der Warschau-Wiener-Bromberger Bahn), 12. Bergisch-Märkische Eisenbahn (mit vorläufiger Ausnahme des Verkehrs mit den Nordseehäfen Emden, Leer und Papenburg). 13. Auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn tritt folgende Tariferhöhung: bis 24 Meilen 20 pCt., bis 36 Meilen 15 pCt. und für weitere Entfernungen 10 pCt. Zuschlag. Für Steinkohlen und Coaks dagegen betragen diese Zuschläge bis 6 Meilen 20 pCt., bis 12 Meilen 15 pCt., bis 18 Meilen 10 pCt., bis 24 Meilen 5 pCt., über 24 Meilen tritt keine Erhöhung ein.

Hinsichlich der Verbandsverkehre wird ausserdem bekannt gemacht:

a. von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn:

Mit Eingangs bezeichnetem Tage (1. August) treten die directen Tarifsätze der nachstehenden Verbände ausser Kraft:

Rechtsrheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer Verband, soweit derselbe den Verkehr mit der Königlich Bayerischen Staats- und der Bayerischen Ostbahn umfasst;

Bergisch-Märkisch-Bayerischer Verkehr via Bebra-Gemünden;

Linksrheinischer Verkehr mit der Hessischen Ludwigs- und Frankfurt-Hannauer Bahn via Bingerbrück;

Kohlenverkehr mit der Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahn;

Bergisch-Märkisch-Rheinischer Rohproductenverkehr;

Bergisch-Märkisch-Rheinisch-Saarbrücker Rohproductenverkehr;

Bergisch-Märkisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Verkehr via Trier resp. Bingerbrück;

Bergisch-Märk.-Köln-Minden-Rhein-Nassauischer Rohproductenverkehr via Troisdorf, sowie alle im Transit über die Rheinische Bahn eingeführten Special- und Ausnahmetarife.

Ausgeschlossen von der erwähnten Tariferhöhung bleiben vorläufig die Frachtsätze mit den Oesterreichischen, Holländischen, Englischen, Belgischen und Französischen Stationen, sowie mit Russland; nur im Verkehr mit der Warschau-Wien-Bromberger Bahn werden die Frachten in gleicher Weise, wie vor gesagt, erhöht.

b. von der Köln-Mindener Eisenbahn:

Mit dem Eingangs bezeichneten Tage treten die directen Tarifsätze der nachstehenden Verkehre resp. Verbände ausser Kraft:

1) Rechtsrhein.-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr via Giessen, Frankfurt, Aschaffenburg, soweit der Verkehr mit den Stationen der Königlichen Bayerischen Staats- und der Bayerischen Ostbahn in Frage kommt;
2) Bergisch-Märkisch-Köln-Mindener-Rheinisch-Nassauischer Güterverkehr (für Rohproducte) via Troisdorf resp. Siegburg-Oberlahnstein;
3) Ostdeutsch-Rheinischer Verbands-Verkehr, soweit der Verkehr mit den Stationen der Rheinischen Bahn in Frage kommt;
4) Berlin-Cölner Verbands-Verkehr, soweit der Verkehr mit den Stationen der Rheinischen Bahn in Frage kommt;
5) directer Verkehr (für grobe Eisenhütten-Waaren) von Stationen der Saarbrücker und der Saarbrücken-Trierer Bahn nach Wilhelmshaven via Cöln, Münster, Leer;
6) directer Kohlen-Verkehr von Köln-Minden nach Stationen via Deutz-Cöln-Bingen nach Stationen
   a. der Rheinischen und der Main-Neckar-Bahn,
   b. der Hessischen Ludwigsbahn,
   c. des Rheinischen Eisenbahn-Verbandes (Stationen der Pfälzischen, Badischen und Württembergischen Bahnen,
   d. der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
   e. nach der Station Gemünden der Bayerischen Staats-Eisenb.;
7) alle sonstigen für den Verkehr mit Stationen der Rheinischen Bahn eingeführten Tarifsätze.

c) Von der Direction der Main-Weserbahn hinsichtlich des Westdeutschen, Nord-Westdeutschen, Ost-Westdeutschen, Russisch-Westdeutschen Eisenbahn-Verbands:

Diese Tariferhöhung bezieht sich im Wesdeutschen Verbande auf den Haupttarif vom 1. October 1872 nebst Nachträgen dazu von Nr. 1 bis incl. 23; den Separattarif für den Stettin-Berlin-Badisch-Württembergischen Verkehr vom 1. October 1872 nebst Nachträgen dazu von Nr. 1 bis incl. 7; den Tarif für den Verkehr nach und von Kehl, Strassburg, Basel etc. vom 1. September 1872 nebst Nachträgen dazu von Nr. 1 bis

incl. 16; im Nord-Westdeutschen Verbande auf den Tarif vom 1. August 1870 nebst Nachträgen dazu von Nr. 1 bis incl. 50, den Tarif für den Verkehr nach und von Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vom 1. Januar 1874 nebst Nachträgen dazu von Nr. 1 bis incl. 7; im Ost-Westdeutschen Verbande auf den Tarif vom 1. Mai 1872 nebst Nachträgen dazu von Nr. 1 bis incl. 7; im Russisch-Westdeutschen Verbande auf den Tarif vom 1. December 1872 nebst Nachträgen dazu von Nr. 1 bis incl. 3. Bezüglich des Verkehrs mit den Seehäfen Lübeck, Hamburg via Harburg, und via Hohnstorf, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, für welchen die Tariferhöhung nicht durchgängig zwanzig Procent beträgt, wird ein besonderer Tarif herausgegeben werden. Bezüglich des Russisch-Westdeutschen Güterverkehrs werden die Tarifsätze nur für die Deutschen Beförderungsstrecken um 20 Procent erhöht.

d) Dieselben Tariferhöhungen treten für folgende Verkehre ebenfalls mit dem 1. August in Kraft: 1. Westfälischer Verbandsverkehr (excl. des Verkehrs von und nach den Häfen Emden, Leer und Papenburg). 2. Sächsisch-Westfälischer Verbandsverkehr. 3. Preussisch-Braunschweigischer Verbandsverkehr. 4. Rheinisch-Thüringischer Verbandsverkehr. 5. Ostdeutsch-Rheinischer Verbandsverkehr. 6. Schlesisch-Rheinischer Verbandsverkehr. 6. Hannover-Rheinischer Verbandsverkehr. 8. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verbandsverkehr. 9. Braunschweigisch-Hannover-Oldenburg-Westfälischer Verbandsverkehr. 10. Hannover-Oldenburgischer Verbandsverkehr. 11. Berlin-Kölner Verbandsverkehr. 12. Berlin-Bremer Verbandsverkehr. 13. Norddeutscher Verbandsverkehr. 14. Bremen- resp. Hamburg-Schlesischer Verbandsverkehr. 15. Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Bahn und den Stationen der Bahnstrecke Rheine-Emden. 16. Verkehr der Station Emden mit Stationen der Hannover-Altenbekener Bahn via Leer. 17. Nachbarverkehr zwischen den Stationen der Köln-Mindener Bahn und der Bahnstrecke Hamm-Warburg resp. Holzminden. 18. Specialtarif für grobe Eisenhütten-Waaren nach Wilhelmshafen. 19. Verkehr zwischen Stationen der Halle-Casseler und Thüringer Bahn und der Hannoverschen Station Münden und Stationen der Hannover-Altenbekener, Westfälischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn via Cassel-Warburg-Altenbeken. 20. Steinkohlen- und Coaks-Verkehr von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Hannoverschen, Halle-Casseler und Nordhausen-Erfurter via Kreiensen resp. Northeim-Nordhausen resp. Cassel-Nordhausen. 21. Steinkohlen- und Coaks-Verkehr von Stationen der Köln-Mindener Bahn via Hamm-Holzminden-Vienenburg-Köthen und deren Seitenlinien der Magdeburg-Halberstädter sowie Berlin-Anhaltischen Bahn. 22. Steinkohlen- und Coaks-Verkehr von Köln-Mindener Stationen nach Stationen der früheren Hessischen Nord-, Frankfurt-Bebraer, Thüringischen und Werrabahn via Hamm-Warburg. 23. Steinkohlen- und Coaks-Verkehr von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Niederschlesisch-Märkischen und Königl. Ostbahn. Vorbehalten ist jedoch, unter Verständigung mit den Nordbahnen, von der Anwendung dieser Erhöhung in ihrem ganzen Umfange theilweise Abstand zu nehmen; das Nähere soll durch specielle Bekanntmachung, beziehungsweise durch Ausgabe anderweiter Tariftabellen zur Kenntniss gebracht werden.

Ausser diesen Preussischen Eisenbahnen lassen auch die Hessische Ludwigs- und die Main-Neckar-Bahn dieselben Tariferhöhungen mit dem 1. August eintreten.

Wir ersuchen etwa weiter erfolgte Tariferhöhungen uns baldigst mitzutheilen. Die Redaction.

Vereinsgebiet.

* **Theissbahn.** (Documente, betreffend die Concessionirung und den Betrieb der Linie Arad-Temesvar-Orsova.) Nachdem die in Sachen der Rumänischen Bahnanschlüsse zwischen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Ungarischen Regierung geführten Verhandlungen, wie bekannt, dahin geführt haben, dass der ersteren die Concession Temesvar-Orsova mit Ausschluss der Theissbahn ertheilt worden ist, wogegen die Frage über die künftige Regelung der Verhältnisse der von letzterer Bahn in Betrieb genommenen Strecke Arad-Temesvar in der Schwebe gelassen werden soll, wendet sich die Verwaltung der Theissbahn in einer uns übersandten Denkschrift an das Ungarische Ministerium sowie an die beiden Häuser des Ungarischen Reichstages mit dem Ansuchen, die Concession Temesvar-Orsova an die Oesterreichische Staatsbahn nur unter der Bedingung gewähren zu wollen, dass dieselbe sich verpflichtet, die Linie Arad-Temesvar an die Theissbahn gegen volle Entschädigung zu überlassen. Die Theissbahn, die nach dem ursprünglichen, am 20. Februar 1872 geschlossenen, Vertrag die Linie Arad-Temesvar-Orsova mit der Staatsbahn gemeinschaftlich übernehmen sollte, weist in dieser Denkschrift darauf hin, dass die Oesterreichische Staatsbahn, welche sich in dem Besitz sämmtlicher Actien der Arad-Temesvarer Bahn befindet und demnach den Verwaltungsrath bestimmt, auch fernerhin die wichtigsten Betriebsfragen, selbstverständlich im Sinne ihrer concurrirenden Interessen zu entscheiden habe und damit sich in der Lage befinde, die Bahn späterhin vollständig in ihren Besitz zu bringen. Ist dies der Fall, dann würde aber auch, wie das Memorandum betont, der Transit Ungarns in die Hände der Staatsbahn-Gesellschaft gelegt. Die Linie Temesvar-Arad-Szolnok-Ruttek-Oderberg würde nicht nur von jedem Antheile an dem Rumänischen Verkehr ausgeschlossen, sondern auch noch ein guter Theil des Siebenbürgischen Verkehrs von derselben abgelenkt und von Arad über Temesvar auf die Linie Temesvar-Szegedin-Pest geleitet werden. Die garantirte Unternehmung Arad-Temesvar würde fortfahren, die volle Staatssubvention in Anspruch zu nehmen und wie bisher nur nothdürftig die Betriebskosten decken. Aber auch die Theissbahn liefe in mittelmässigen und schlechten Jahren Gefahr, die Staatsgarantie beanspruchen zu müssen. Die Verwaltung der Theissbahn glaubt, dass der Ungarische Staat ein noch höheres Interesse als die Theissbahn habe, solchen Bestrebungen entgegenzutreten, und zwar in seiner mehrfachen Eigenschaft als Hauptactionär und Garant der Theissbahn, als Besitzer der Ungarischen Staatsbahn Szolnok-Hatvan-Ruttek und endlich als Garant der Arad-Temesvarer Bahn, sowie der Kaschau-Oderberger Bahn.

Ausland.

— r — **Französische Ostbahn.** (Aus dem bei der Generalversammlung vom 27. April cr. erstatteten Geschäftsberichte pro 1873.) Mit Rücksicht auf die vollzogene Abtretung der Bahnen von Elsass-Lothringen und die Concessionirung neuer Linien giebt der Geschäftsbericht zunächst eine Uebersicht über den gegenwärtigen Stand der beiden Bahnnetze, wie sich derselbe in Folge der von der Nationalversammlung unter dem 17. Juni 1873 genehmigten Convention stellt.

Hiernach besteht das alte Netz aus folgenden Linien:

von Paris nach Avricourt	410	Kilom.
Zweigbahn von Epernay nach Reims	30	„
„ „ Châlons zum Lager	25	„
„ „ Frouard an die neue Grenze	32	„
von Paris nach Vincennes-la Varenne	17	„
Verlängerung von La Varenne nach Brie-Comte-Robert (ungefähr)	17	„
Gesammtlänge des alten Netzes	531	Kilom.

Das neue Netz.

a) alte Concessionen.

Linie von Paris nach Mühlhausen	446	Kilom.
Zweigbahn von Gretz nach Coulommiers	33	„
„ „ Longueville nach Provins	7	„
Linie von Montereau nach Flamboin	28	„
Zweigbahn von Troyes nach Bar-sur-Seine	29	„
Linie von Blesme nach Chaumont und von Chalindrey nach Gray	131	„
Linie von Reims nach Laon	51	„
„ „ Reims nach Soissons	54	„
„ „ Reims nach Charleville, Givet und an die Belgische Grenze in der Richtung von Namur u. Charleroi	155	„
Linie von Charleville nach Sedan und Thionville	120	„
Zweigbahn von Longuyon nach Longwy	21	„
Linie von Epinal nach Remiremont	24	„
„ „ Lunéville nach Saint-Dié	50	„
„ „ Châtillon-sur-Seine nach Chaumont	43	„
„ „ Bar-sur-Seine nach Châtillon	32	„
„ „ Mézierères nach Hirson	55	„
„ „ Chaumont nach Pagny-sur-Meuse	95	„
„ „ Reims nach Metz	172	„
Zweigbahn von Chalmaison nach les Ormes	3	„

b) neue Concessionen

von Epinal nach Neufchâteau	74	„
„ Sedan an die Grenze gegen Bouillon	20	„
„ von der Belgischen Grenze in das Mosel-Thal mit Zweigbahnen	116	„
„ Aillevillers nach Lure	36	„
„ Belfort an die Schweizerische Grenze	10	„
„ Coulommiers nach la Ferté-Gaucher	20	„
„ Remiremont von Thillot und Saint-Maurice	25	„
„ Vitrey nach Bourbonne-les-Bains	15	„
vom Bahnhof Langres nach Langres	6	„
von Aillevillers nach Plombières	11	„
„ Saint-Loup nach Val d'Ajol	16	„
„ Champigneulles nach Jarville	8	„
„ der Linie von Sedan nach Thionville an die Belgische Grenze gegen Virton	1	„

(Obige Längenverhältnisse der neu concessionirten Linien sind nach den Vorprojecten angegeben, daher nach Genehmigung jeden Projectes deren Berichtigung vorbehalten ist).

c) ältere eventuell concessionirte Linien.

von Signy-le-Petit an die Belgische Grenze gegen Frameries	19	„
„ Givet an die Belgische Grenze gegen Marche	6	„
Gesammtlänge des neuen Netzes	2099	Kilom.
Hierzu die Länge des alten Netzes mit	531	„

ergiebt sich als gegenwärtigen Umfang des Gesammtnetzes der Gesellschaft die Länge von 2630 Kilom. Vor der Abtretung der Linien von Elsass-Lothringen war die Gesammtlänge des Netzes 3098 Kilom., von denen schon 2838 Kilom. im Betriebe standen.

Stand der Arbeiten. a) Altes Netz: von den Linien des alten Netzes ist zur Zeit noch die Linie von La Varenne nach Brie-Comte-Robert unvollendet. Den Betrieb dieser Linien endet dermalen bei Sucy; die Arbeiten sind jedoch auf der ganzen übrigen Strecke im Gange, so dass sich die Eröffnung der Strecke bis Boissy-Saint-Léger für die Mitte des Sommers des laufenden Jahres, die der Strecke bis Brie-Comte-Robert im Laufe des nächsten Jahres in Aussicht nehmen lässt.

b) Neues Netz. Im Laufe des Jahres 1873 wurden die Linien von Chaumont nach Pagny und von Reims nach Metz vervollständigt.

Das neue Netz, wie solches vor dem Kriege bestand, ist zur Zeit im Betriebe mit Ausnahme der Zweigbahn von Chalmaison nach les Ormes (3 Kilom.) und die Linien von Signy-le-Petit und von Givet an die Grenze.

Es sind daher nunmehr nur noch die Linien auszuführen, auf welche sich die Convention vom 17. Juni 1873 bezieht, und über welche gegenwärtig Erhebungen stattfinden. Ein Theil dieser Linien hat den Zweck, wieder directe Verbindungen zwischen den östlichen Departements mit Belgien und der Schweiz herzustellen, und die durch die neue Grenze getrennten Strecken-Theile wieder zu verbinden; nach der angeführten Convention sind diese Linien vor dem 1. Januar 1878 zu vollenden; die übrigen Concessionen betreffen nur Zweigbahnen von geringerer Bedeutung. Als die wichtigste unter den ersteren Linien erscheint diejenige, welche die Belgische Grenze mit dem Moselthal verbinden soll. Für diese Linie wurde als das entsprechendste Project die Herstellung einer directen Verbindung zwischen Pagny-sur-Moselle und Longuyon erkannt, und ist dasselbe unter dem 19. December 1873 dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt worden.

Gegenstand der Prüfung waren die Projecte über die Strecken von Aillevillers nach Lure und von Belfort nach Morvillons, welche zur Vervollständigung der grossen Linie zwischen Belgien und der Schweiz dienen sollen, dann die Projecte für eine Bahn von Neufchâteau nach Epinal und für eine Gürtelbahn von Nancy.

Die Wiederherstellungsarbeiten des abgelaufenen Jahres erstreckten sich auf 51 durch den Krieg zerstörte Objecte.

Fahrmaterial. Dasselbe bestand am 31. December 1873 aus 900 Locomotiven verschiedener Systeme. 2370 Personenwagen, 21 828 Güterwagen. Um den Materialstand wiederherzusellen, wie derselbe vor dem Kriege war, ist die Beschaffung von 11 Locomotiven, 25 Personen- und 330 Güterwagen erforderlich, welche jedoch nur nach Maassgabe der Verkehrsbedürfnisse erfolgen wird.

Bauausgaben im Jahre 1873. a) Altes Netz. Die Bauausgaben des Jahres 1873 für die im Betriebe stehenden Linien betrugen: 58 579,$_{58}$ Frcs., für die im Baue begriffenen Linien 1 700 049,$_{07}$ Frcs.

b) Neues Netz. Die Bauausgaben für die ganz im Betriebstehenden Linien betrugen im Jahre 1873 1 151 732,$_{99}$ Frcs., für die im Baue begriffenen, oder theilweise im Betriebe stehenden Linien 4 486 821,$_{56}$ Frcs.

Betriebs-Ergebnisse. Am 31. December umfasste der Betrieb eine Länge von 2140 Kilom.

Hierzu kamen im Jahre 1873 folgende neu eröffnete Strecken:

von Pagny-sur-Meuse nach Vaucouleurs (am 1. Februar) .	14 Kilom.
die Section von Vaucouleurs (am 14. April)	32 „
die Section von Verdun nach Conflans (am 7. Juni) . . .	11 „
die Section von Conflans an die Grenze in der Richtung von Metz (am 23. Juni)	13 „
	100 Kilom.

Die Gesammtlänge der im Betriebe stehenden Linien betrug sohin am 31. December 1873 2240 Kilom. ausschliesslich der für Rechnung der Concessionäre durch die Gesellschaft der Ostbahnen betriebenen Bahnen von localem Interesse. Die durchschnittliche Betriebslänge war im Jahre 1873 2206 Kilom., im Jahre 1872 2139 Kilom.

Die Betriebs-Einnahmen des Jahres 1873 betrugen nach Abzug der Zehentabgabe:

1. für das alte Netz (einschliesslich der Strecke von Vincennes bis Sucy)	41 862 475,$_{82}$ Frcs.
2. für das neue Netz, und zwar die ganz im Batriebe stehenden Linien	48 057 809,$_{70}$ „
die theilweise im Betriebe stehenden Linien . . .	3 767 748,$_{24}$ „
	93 688 033,$_{76}$ Frcs.

Im Jahre 1872 betrug die Gesammt-Einnahme (ausschliesslich des Luxemburgischen Netzes) 91 964 197,$_{85}$ Frcs., sohin im Jahre 1873 mehr um 1 723 835,$_{91}$ Frcs. — Der kilometrische Ertrag (die Abgabe abgerechnet) war durchschnittlich im Jahre 1873 42 469,$_{64}$ Frcs., im Jahre 1872 42 994,$_{01}$ Frcs., sohin im Jahre 1873 weniger um 524,$_{37}$ Frcs.

Die Zahl der Personen, welche im Jahre 1873 auf den Linien der Gesellschaft befördert wurden betrug 18 337 822; im Jahre 1872 war dieselbe 17 250 130; die Zahl der Gepäck- und Messageriesendungen war im Jahre 1873 3 583 480 Stück; die Tonnenanzahl der mit geringer Geschwindigkeit beförderten Waaren betrug im Jahre 1873 7 742 710.

Die Betriebskosten für sämmtliche Linien betrugen im Jahre 1873 53 044 261 Frcs. 69 Cts., diese repartiren sich auf das alte Netz, (einschliesslich der Linie von Vincennes) und zwar auf die ganz im Betriebe stehenden Linien mit 20 312 810,$_{15}$ Frcs., auf die theilweise im Betriebe gestandenen Linien mit 95 748,$_{70}$ Frcs.; auf das neue Netz und zwar auf die ganz im Betriebe stehenden Linien mit 29 653 090,$_{57}$ Frcs., auf die theilweise im Betriebe gestandenen Linien mit 2 982 612,$_{27}$ Francs.

Die Brutto-Einnahme des alten Netzes, einschliesslich der Linie von Vincennes stellen sich für das Jahr 1873 auf 47 651 319,$_{25}$ Frcs., der Netto-Ertrag auf 39 674 643,$_{93}$ Frcs. Der Brutto-Ertrag der Linien des neuen Netzes, welche am 1. Januar 1873 ganz im Betriebe standen, betrug 54 134 805,$_{60}$ Frcs., der Netto-Ertrag 29 627 055,$_{12}$ Frcs.

Hinsichtlich der Dividende wird dem Antrage gemäss bestimmt, dass zu den 20 Frcs., welche per nicht amortisirte Actie bereits am 1. November 1873 als Abschlag bezahlt wurde, noch weiter 13 Frcs. per Actie verabfolgt werde, so dass die Gesammtdividende auf 33 Frcs. per Actie sich stellt. Ausserdem wird auf Antrag des Verwaltungsrathes die mit von Delloye-Tiberghien am 12. Mai 1870 abgeschlossene Convention über den Betrieb der Bahn von localem Interesse von Nançois-le-Petit nach Gondrecourt genehmigt, und der Verwaltungsrath ermächtigt, um die Cencession zu einer Verbindungsbahn zwischen Champigny und Nogent-sur-Marne nachzusuchen.

—r— **Gesellschaft der Eisenbahn von Barbezieux nach Châteauneuf.** Aus Anlass der Besprechung des letzten Geschäftsberichtes dieser Eisenbahngesellschaft beklagt das Journal des Chemins de fer, dass die Gesellschaften von Bahnen von localem Interesse selten Jahresberichte veröffentlichen, obwohl es für das Publicum von Werth sei, die Verhältnisse dieser Unternehmungen zu kennen, bei denen sich häufig die Unmöglichkeit ergiebt, mit den Erträgnissen des Betriebes die Kosten der Herstellung zu decken. In Bezug auf die 19 Kilom. lange Bahn von Barbezieux nach Châteauneuf wird angeführt, dass ihre Herstellungskosten bis zum 31. December 1873 sich auf 1 714 030 Frcs. belief en, sohin auf 90 212 Frcs. per Kilom.

Die Bahn wurde im November des Jahres 1872 eröffnet, und ergab ein Betrieb von 41 Tagen ein Deficit von 7270 Frcs. Während des I. Semesters des Jahres 1873 wurde aus dem Verkehre eine Einnahme von 35 309 Frcs. erzielt; diesen stehen jedoch die Ausgaben mit 56 968 Frcs. gegenüber, so dass sich eine Mehrausgabe von 21 655 Frcs. im Verhältniss zu den Einnahmen ergiebt.

Unter diesen Verhältnissen war die Gesellschaft veranlasst mit der Charentes-Eisenbahn-Gesellschaft einen Vertrag abzuschliessen, wonach letztere Gesellschaft gegen eine Vergütung von 64000 Frcs. und einen Procentantheil am Bruttoertrage den Betrieb der Bahn von Barbezieux nach Châteauneuf übernahm. Als Folge dieser Convention erscheint die Erzielung einer Einnahme von 38 365 Frcs. im II. Semester des Jahres 1873 und Abminderung des Deficites auf 1 225 Frcs.

Technisches.

— st — **Der Hoosac-Tunnel in America.** Im Jahrgang 1870 Nr. 26 Seite 468 unserer Zeitung sind einige Notizen über diesen bedeutenden Bau mitgetheilt, die wir hier zu vervollständigen im Stande sind.

Der Hoosac-Tunnel liegt im Zuge der Eisenbahn von Boston nach Albany und Troy. Derselbe hat eine Länge von 7633^{m} und es wird mittels desselben eine Bergkette von 765^{m} höchster Erhebung durchbrochen; eine vorkommende Einsattlung über der Tunnellinie erreicht jedoch nur die Höhenlage von 500^{m}, weshalb diese Stelle zur Anlage eines Arbeitsschachtes gewählt wurde. Der Entschluss, den Tunnelbau auszuführen, kann vielleicht als eine blosse Uebereilung bezeichnet werden, da es möglich war, eine andere nur um wenige Kilometer längere Trace aufzufinden, bei der dieser sehr kostspielige Bau hätte vermieden werden können. In der That ist seit dem Jahre 1851, mit dessen Anfang der Beginn des Tunnelbaues zusammenfällt, bereits eine Concurrenzlinie zwischen Boston und Troy gebaut worden, ohne dass jedoch dadurch die ausserordentliche Zähigkeit, mit welcher man an dem Tunnelunternehmen festhielt, überwunden worden wäre. Die durch Lauheit der Unternehmer, fruchtlose Versuche mit neuen Bohrmaschinen und Sprengmitteln, aussergewöhnlichen Wasserzudrang, mehrfache Feuersbrünste, durch welche Werkstätten und Maschinenhäuser zerstört wurden, temporäre Geldverlegenheiten und andere Zwischenfälle verursachte Verschleppung des Baues veranlasste, dass derselbe schon im Jahre 1862 der dafür bestehenden Eisenbahngesellschaft abgenommen und einem vom Staate eingesetzten Special-Comité übertragen wurde. Aber auch unter der Leitung dieses Comité's wollten die Arbeiten einen gehörigen Fortgang nicht nehmen und bis zum Jahre 1868, wo die neue Verwaltung etwa 3 Mill. Dollars bereits verausgabt hatte, war ein verhältnissmässiger Fortschritt nicht erzielt worden. Nicht weniger als 4784^{m} Länge blieben noch zu durchbrechen und selbst von dem 313^{m} tiefen Arbeitsschachte waren um diese Zeit noch 136^{m} abzuteufen. Man entschloss sich gegen Ende des genannten Jahres, den Bau in die Hände einer grossen leistungsfähigen Unternehmung zu legen, deren sich mehrere gemeldet hatten und deren Forderungen zwischen 4 und 5$^{1}/_{3}$ Mill. Dollars schwankten. Die Wahl fiel auf die Hrn. Shanly, welchen 4,$_{6}$ Mill. Dollars zugestanden wurden und die sich verpflichteten, den Tunnel bis zum September 1874 betriebsfähig herzustellen. Die aus festem Glimmerschiefer mit Quarzadern durchzogene Ausbruchsmasse betrug noch etwa 250 000 Cubikmeter, was einer lichten Profilweite des Tunnels von 40—50 □^{m} entspricht.

Seit Eintritt dieser Aenderung in der Verwaltung des Baues hat der erwartete Fortgang der Arbeiten sich verwirklicht und es ist nicht mehr zu bezweifeln, dass die Eröffnung des Tunnels zu dem contractlichen Termine wird stattfinden können.

Von den Details des neuen Bauverfahrens sind zu erwähnen, dass man beim Stollenvorbruch ausschliesslich Maschinenkraft mit pneumatischem Betriebe anwendete, dagegen beim Vollausbruch Handarbeit

mit zu Hülfe nahm. An Stelle von Diamantbohrern, welche man anfänglich gebrauchte, traten später wieder die Stahlbohrer. Die Beschaffenheit des Gesteins, wie die wirkliche Grösse der Arbeitsleistung ist am Besten aus der Angabe zu beurtheilen, dass zur Lossprengung von einem Cubikmeter Felsmasse Bohrlöcher in einer Gesammtlänge von $4{,}_{25}$ bis $5{,}_{0}{}^{m}$ gebohrt werden mussten und dass man dazu $2{,}_{24}$ bis $2{,}_{52}{}^{k}$ Nitroglycerin oder (an anderen Stellen) $3{,}_{92}$ bis $4{,}_{20}{}^{k}$ Sprengpulver gebrauchte. Nicht weniger als $154\,000^{k}$ Nitroglycerin, $180\,000^{k}$ Sprengpulver und $29\,000^{k}$ sonstige Sprengmittel sind von den jetzigen Unternehmern verwendet worden. Während der letzten 5 Jahre waren beständig im Mittel etwa 8000 Arbeiter beschäftigt, von denen 43 verunglückten; davon 27 bei Sprengungen und zwar bezw. 10, 6 und 11 bei Sprengungen mit Nitroglycerin, Pulver und sonstigen Sprengmitteln.

Bei Vollendung des Tunnels am 1. September d. J. wird die Bauzeit etwa 23 Jahre gedauert haben, die Baukosten, unter Hinzuziehung der Zinsen des Baucapitals werden dann ca. 10 Mill. Dollars erreichen und es wird sonach der laufende Meter dieses Tunnels mehr als 1700 Thlr. gekostet haben; ein zwar hoher Betrag, der aber noch bei weitem unter demjenigen bleibt, welchen der Tunnel bei Lupkow im Zuge der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn von Legenye Mihalyi nach Przemysl erfordert, indem hier der laufende Meter auf 4200 Thlr. kommen wird.

(Deutsche Bauzeitung)

Schifffahrt.

-*st.*- **Der Suez-Canal.** In den $4^1/_2$ Jahren, seit der Canal dem Schifffahrtsverkehr übergeben ist, hat letzterer in folgender Weise sich entwickelt. Im Jahre 1870 passirten ihn 486 Schiffe mit einem Gehalt von 435 000 Tonnen, 1871 betrug die Zahl der Schiffe 765 und die der Tonnen 761 000, 1872 war erstere auf 1082, letztere auf 1 160 000 gestiegen, und im Jahre 1873 passirten 1173 Schiffe mit 1 380 000 Tonnen diese künstliche Wasserstrasse. In den drei ersten Monaten des laufenden Jahres ist zwar die Anzahl der Schiffe etwas zurückgeblieben hinter den entsprechenden Monaten des vorigen Jahres, aber der Tonnengehalt hat sich dafür um 12 Procent gehoben. Hiernach dürfte die Erfahrung beweisen, dass der Canal von Jahr zu Jahr grössere Bedeutung gewinnen und allmählich den grössten Theil des Handels zwischen Europa und dem Orient an sich ziehen wird.

Die Hoffnungen, welche Frankreich auf den Canal setzte, haben sich nicht erfüllt; man glaubte Marseille werde den Transithandel hauptsächlich an sich ziehen und Frankreich zum Durchgangslande für die durch den Canal gehenden Waaren machen. Statt dessen aber spielt die Französische Flagge eine sehr untergeordnete Rolle unter den Flotten jener Nationen, die den Canal befahren. Von den 1082 Schiffen, die im Jahre 1872 durch den Canal gingen, waren 761 Englische, 80 Französische, 66 Italienische, 61 Oesterreichische, 33 Türkische, 16 Deutsche, 13 Niederländische, 10 Portugiesische, 10 Russische u. s. w. Die Französische Flagge stellt sohin nur $^1/_{13}$ der Canalflotte dar, und noch dazu gehören fast alle diese Schiffe einer vom Staat subventionirten Gesellschaft, den Massageries maritimes an, und sind darunter die nach Cochinchina und andere Besitzungen gehenden Staatsschiffe inbegriffen. Bedenklicher ist noch, dass die Zahl der durchgehenden Französischen Schiffe in steter Abnahme begriffen ist: 1870 betrug sie noch 75 von 486 Schiffen und 84 000 von 435 000 Tonnen, also 20 Procent; 1871 waren es nur 66 von 765 Schiffen und 89 000 von 761 000 Tonnen, also 12 Procent; im April 1874 waren unter 100 Schiffen, die den Canal passirt haben, nur 5 Französische und unter 181 000 Tonnen nur 16 000 Französische, was nur 9 Procent ausmacht. Und doch ist der Canal fast ausschliesslich mit Französischem Capital gegraben worden. Die Gesammtkosten betrugen 344 Millionen Frcs. und davon hat Frankreich allein 256 Millionen aufgebracht, den Rest die Egyptische Regierung.

Von einem Zinsgenuss der Actionäre ist bis jetzt nichts bekannt und die für die Zukunft vielleicht vorhandenen Aussichten darauf sind durch die neuerlich erfolgte Tarifänderung wieder geschwunden. Das neue Tarif-System wird die gegenwärtigen Einnahmen der Canalgesellschaft um 15 Procent vermindern, zumal da die Kriegs- und die Ballastschiffe, die von der Uebertaxe von 3 Frcs. per Tonne befreit sind, den vierten Theil der den Canal passirenden Schiffe ausmachen. Um den Canal für eine rasche und sichere Benutzung vollkommen tauglich zu machen, wäre noch ein Kostenaufwand von etwa 30 Millionen Frcs. nothwendig; die Actionäre sind unter den obwaltenden Verhältnissen jedoch nicht geneigt, noch irgend etwas zu opfern und sind die Arbeiten deshalb eingestellt.

Berichtigung.

Anmeldung des Ersatzanspruches für Lieferzeitüberschreitung. (Berichtigung.) In Nr. 32 unseres Blattes findet sich in den Wiener Briefen folgende Notiz: „Die Oesterr.-Ungar. Bahnverwaltungen machen das Publicum aufmerksam, dass die nach dem früheren Betriebs-Reglement zulässige Anmeldung des Ersatzanspruches für Lieferzeitüberschreitung und dessen Geltendmachung binnen Jahresfrist nach dem neuen Betriebs-Reglement nicht mehr gestattet ist, indem ein solcher Anspruch binnen 8 Tagen nach Bezahlung der Fracht Seitens der Partheien rechtswirksam, d. i. im ordentlichen Reclamations-Verfahren und nicht durch blossen Vorbehalt erhoben werden muss, widrigenfalls der Ersatzanspruch erlischt.“ — Hierzu wird uns von competenter Seite berichtigend bemerkt, dass die Oesterr.-Ungar. Bahnverwaltungen eine Publication des vorstehenden Inhaltes umsoweniger beabsichtigt haben, als die in derselben ausgesprochene Interpretation des Betriebsreglement in der angeführten Fassung mit dem Art. 408 des Handelsgesetzbuches im Widerspruche stehen würde und bei Vergleichung des § 24B des Betriebsreglement mit dem Art. 408 des Handelsgesetzbuches leicht ersehen werden dürfte, dass die Bestimmung des Ersteren nur innerhalb des Rahmen des Letzteren gilt und beziehungsweise gelten kann.

Personal-Nachrichten.

Märkisch-Posener Eisenbahn. Der Special-Director Sipman ist aus seiner seitherigen Stelle ausgeschieden und an dessen Stelle der frühere Ober-Gerichts-Assessor Syndicus Kühnast zum Special-Director bestellt worden.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
30. Juni	zu Landsberg a/W.	Preuss. Ostb.	Maurerarbeiten auf Bahnh. Landsberg	—
1. Juli	zu Oldenburg	Oldenb. Stsb.	Materialien-Verkauf	600
2. „	zu Stargard i/P,	Stargard-Posener E.	Tischlerarbeiten auf Bahnh. Kreuz	—
2. „	zu Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Wasserleitungsröhren	600
3. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Wärtergebäude etc.	—
3. „	daselbst	dieselbe	Gewölbter Durchlass bei Seelze	—
5. „	zu Sorau N/L.	Niederschl.-Märk. E.	Maurer-, Steinmetz- etc. Arbeiten zu Locomotivschuppen zu Sagan u. Arnsdorf	—
4. „	zu Frankfurt a/O.	N.-Schl.-Mrk. E.	Centesimal-Brückenwaagen	600
6. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- u. Planirarb.	No. 52.
6. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Wagenreparatur-Werkstatt	599
8. „	daselbst	dieselbe	Eisenbahnwagen	599
9. „	daselbst	dieselbe	Wagenachsen etc.	599
10. „	zu Fulda	Frankfurt-Bebraer E.	Eisenconstruction einer Wagen-Reparatur-Werkstätte zu Fulda	—
10. „	zu Stettin	Berlin-Stettin	Erd- u. Maurerarbeiten	594
11. „	zu Witzenhausen	Bebra-Friedl. E.	Gerüsthölzer	600
11. „	zu Ducherow	Berlin-Stettiner E.	Schüttungssteine für Ducherow-Swinemünde	—
11. „	zu Chemnitz	Chemnitz-Aue-Adorf	Wärterhäuser	600
13. „	zu Frankfurt a/M.	Behra-Friedländer E.	Schwellen	600
13. „	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	offene Güterwagen	No. 52.
15. „	zu Wriezen a/O.	Berlin-Stettiner E.	40 000 Cm. Bettungskies	—
15. „	zu Halle a/S.	Kais. Telegr.-Direction	Telegraphenstangen	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Herren Karl Petersen aus Eschweiler und Adolph v. Randow aus Crefeld zu Scrutatoren und den Königlichen Notar Winkens aus Köln zur Führung des Protocolls.

Vor dem Eintritte in die Tagesordnung gedachte der Vorsitzende mit warmen Worten des schmerzlichen Verlustes, welcher die Gesellschaft seit der letzten General-Versammlung durch das Hinscheiden der hochehrenwerthen Herren des Advocat-Anwalts Pelzer, Mitglied des Administrationsrathes, und Geheimen Commercienraths Leiden, Mitglied der Direction, betroffen hat, unter dankbarer Anerkennung des langjährigen treuen Wirkens der Hingeschiedenen für die Interessen des Unternehmens.

Es wurden sodann die Verhandlungen eröffnet, indem der Präsident der Direction, Herr Geheimer Commercienrath Mevissen, Namens derselben über die Resultate des Betriebes im Vorjahre, über die Fortschritte der in Angriff genommenen Bauten und über die zur Ausführung der Beschlüsse früherer General-Versammlungen geschehenen Schritte nachfolgenden Bericht erstattete:

„Meine Herren!

„Zur regelmässigen General-Versammlung der Actionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft heute berufen, heisse ich Sie im Namen der Direction herzlich willkommen und beehre mich, der Vorschrift der Statuten nachkommend, über die Resultate des Betriebes im Vorjahre, über die Fortschritte der in Angriff genommenen Bauten und über die zur Ausführung der Beschlüsse früherer General-Versammlungen geschehenen Schritte Bericht zu erstatten.

„Nach dem in Ihren Händen befindlichen Berichte unseres Special-Directors, Herrn Geheimen Regierungsraths Rennen, hat im Vorjahre die Brutto-Einnahme auf den sämmtlichen im Betriebe gewesenen Strecken der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft betragen Thlr. 12 843 226 „ 14 „ 3

Von dieser sind Einnahme aufgekommen:

im Personen-Verkehre	Thlr.	3 758 349	—	2
im Güter-Verkehre	„	8 645 927	28	2
an Extraordinarien	„	438 949	15	11
Zusammen	Thlr.	12 843 226	14	3

„Die Ausgaben für den Betrieb haben betragen:

pro 1873 insgesammt	Thlr.	6 171 912	—	11
hierzu für den Erneuerungsfond	„	1 299 000	—	—
hierzu für den Reservefond	„	10 000	—	—
Zusammen	Thlr.	7 450 912	—	11

„Die Ausgaben für den Betrieb, excl. Erneuerungs- und Reservefonds, überstiegen demnach in 1873 die des Vorjahres im Betrage

von	Thlr.	4 955 759	7	9
um	„	1 216 152	23	2
und bei Berücksichtigung des Erneuerungs- und Reservefonds um	Thlr.	1 401 002	23	2

„Dieselben repräsentiren excl. Einlage in den Erneuerungs- und Reserve-Fonds im Jahre 1873 . . . 48,06 %
gegen pro 1872 . . . 43,58 %

„Werden die Einlagen in den Erneuerungs- resp. Reserve-Fonds zugerechnet, so steigert sich der Procentsatz pro 1873 auf . . 58,01 %
gegen pro 1872 auf . . . 53,20 %

„Die Einnahmen pro 1873 haben die Einnahmen des Jahres 1872 ad

	Thlr.	11 372 272	19	1
überschritten um	„	1 470 953	25	2
und, wenn die abgesonderter Verrechnung unterliegende Strecke Call-Trier von der Vergleichung ausgeschlossen wird, um	„	1 311 377	13	6

„Dieser Zuwachs entspricht der regulären Steigerung der Einnahmen um circa 10 %, welcher wir uns im Durchschnitte seit einer Reihe von Jahren stetig erfreuten und welche wir Ihnen in unserem vorigjährigen Berichte unter den damaligen Verhältnissen als wahrscheinlich in Aussicht stellen durften.

„Leider sind wir heute nicht in der Lage, dem laufenden Jahre ein gleiches Prognosticon zu stellen. Die seit der Mitte des Jahres 1873 nach dem übermässigen Aufschwunge der Speculation und der Industrie eingetretene intensive Reaction ist bis heute noch im Fortschreiten begriffen und wird schwerlich schon im laufenden Jahre ganz zum Abschlusse gelangen und einem neuen Aufschwunge die Bahn ebnen.

„Der stolze Traum, dass die Verkehrsverhältnisse und die Löhne aller Arbeit im Deutschen Reiche plötzlich eine dauernde, ganz ungemeine, alle bisherigen Verhältnisse weit hinter sich zurücklassende Steigerung erfahren könnten, erweist sich als eine bedauernswerthe, alle Interessen der Nation schwer schädigende Illusion. Die in der Periode der Gründungen auf fast allen Gebieten der Industrie maasslos emporgeschnellte industrielle Production, bei zu gleicher Zeit sehr gesteigertem Import, hat eine Ueberproduction und dadurch ein ungesundes Anschwellen der Waarenlager zur Folge gehabt. Die unvermeidliche Reaction gegen diese maasslose Ueberproduction äussert sich zur Stunde in einer sehr acuten Einschränkung der Production, in starker Verminderung des Imports, in einem starken Fallen der Preise und in einem Sinken der Löhne.

„Leider ist die Deutsche wirthschaftliche Bewegung durch die von aussen plötzlich eingeströmte Geldfülle und durch die in Folge massenhafter Kündigung von Staatsschulden dem Capitalmarkte zugeführten Capitalien, welchen sich nicht sofort eine nützliche und gesunde Anlage im Inlande darbot, vielfach in das verderbliche Extrem wilder, der gesunden Basis entbehrender Speculation hineingerathen und in Folge dieses Extrems werden heute selbst diejenigen Kreise unseres Volkes, welche in der Schwindelperiode dem Schwindel direct ganz fern geblieben sind, dennoch von den verderblichen Wirkungen dieses Schwindels erfasst und in starke Mitleidenschaft gezogen.

„Die Einnahmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in den ersten vier Monaten des Jahres 1874 haben eine Minder-Einnahme gegen 1873 von 44 111 Thlrn. ergeben. Um diese Minder-Einnahmen in ihrer vollen Bedeutung zu würdigen, muss ins Auge gefasst werden, dass nach den Erfahrungen der letzten zehn Jahre in regulärer Periode bei dem Netze der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf eine durchschnittliche Steigerung von circa 8 bis 10 % gerechnet werden darf, insofern die regelmässige Entwickelung nicht durch eine den Verkehr auf andere Bahnen ableitende Concurrenz beeinträchtigt wird. Eine Ableitung des bisherigen Verkehrs aber hat in diesem Jahre nur für die Eifelbahn in einem erheblichen Maasse stattgefunden. Einer weiteren Ablenkung des Verkehrs von den Stammbahnen, welche in Folge der wachsenden Ausbildung der directen Verbindungen der Bergisch-Märkischen Bahn und der Köln-Mindener Bahn mit dem Belgischen und Limburgischen Bahnnetze für die nächste Zukunft in Aussicht genommen werden muss, werden durch die Eröffnung der Bahn von Wattenscheid nach Dortmund und durch den Anschluss an die Westfälische Staatsbahn bei Dortmund Aequivalente gegenüberstehen, welche voraussichtlich den allenfallsigen Ausfall mehr wie decken dürften.

„Die Ausgaben auf den Rheinischen Bahnlinien haben im Vorjahre eine Höhe erreicht, welche, zum grossen Theile in der ungemeinen Höhe aller Löhne und Materialien wurzelnd, hoffentlich nur vorübergehend sein und mit dem Fallen dieser Factoren sich den Procentsätzen früherer Jahre wieder nähern wird. Eine gänzliche Rückkehr zu den Ergebnissen früherer Jahre darf jedoch nicht erwartet werden. Als Factoren einer dauerden Steigerung der Betriebskosten haben wir wesentlich gesteigerte Anforderungen des Betriebs-Reglements in Bezug auf Einrichtungen zur Steigerung der Sicherheit des Betriebes, gesteigerte Haftpflicht, sowie einzelne Verfügungen zu bezeichnen, welche auf den stets wachsenden, nicht immer rationellen Anforderungen des Publicums resp. einzelner oft über Gebühr Geltung anstrebender localer Interessen basiren.

„Wir erwarten von der nächsten Zukunft eine Reaction gegen diese vorwiegend particulären Interessen entspringenden Wünsche und Ansprüche durch die wachsende Einsicht, dass zu hoch gesteigerte Anforderungen sich schliesslich nothgedrungen in eine generelle Steigerung der Tarife übersetzen und dadurch die gesammte Industrie sehr empfindlich berühren müssen.

„Auf die im Jahre 1873 erzielte Brutto-Einnahme sämmtlicher im Betriebe gewesenen Strecken, mit Ausnahme der vertragsmässig separaten Verrechnungen unterliegenden Strecken Ehrenbreitstein-Oberlahnstein, Cleve-Zevenaar und Call-Trier,

betragend	12 151 315 Thlr.	16 Sgr.	— Pf.
kommen zunächst die Betriebs-Ausgaben einschliesslich der Ueberweisung an den Reserve- und Erneuerungs-Fonds in Abzug mit	6 782 148 „	2 „	9 „
bleiben	5 369 167 Thlr.	13 Sgr.	3 Pf.

„Es kommen sodann in Abzug für Zinsen und Amortisation sämmtlicher im Umlaufe gewesenen Obligationen der Gesellschaft, nach Abzug der aufgekommenen Activzinsen, gemäss Anlage H. des gedruckten

Rechenschaftsberichtes	Thlr.	1 426 745	13	1
für 4 % Zinsen der am 31. December 1873 noch im Umlaufe gewesenen Thlr. 754 750 4 % Prioritäts-Stamm-Actien	„	30 190	—	—
für Antheil der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Deficite der Strecke Cleve-Zevenar	„	54 960	20	11
für Antheil des Niederländischen Staates als Eigenthümer der Anschlussstrecke von der Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo, an den Einnahmen dieser Strecke für vertragsmässige Ueberweisung an die Eisenbahn-Gesellschaft von der Niederländischen Grenze nach Nymegen	„	8 149	14	1
für Zuschuss der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zur vom Staate garantirten Verzinsung des Baucapitals Call-Trier	„	29 156	3	7
für drittes Zehntel der Subvention für die Gotthardbahn	„	26 666	20	—
Zusammen	Thlr.	1 577 333	1	—

„Nach Abzug dieser Posten verbleiben von der Brutto-Einnahme noch . . . Thlr. 3 791 834 „ 12 „ 3
zu Ihrer Verfügung.

„Wir beehren uns, in Uebereinstimmung mit dem Administrationsrathe, Ihnen vorzuschlagen, von diesem Ueberschusse eine Dividende von 9 % auf die am 31. December 1873 im Umlaufe gewesenen

Thlr. 34 673 750 Stamm-Actien mit	Thlr.	3 120 637	15	—
9 % auf Thlr. 871 500 Bonn-Kölner Actien mit	„	78 435	—	—
5 % auf Thlr. 754 750 Prioritäts-Stamm-Actien mit	„	37 737	15	—
Zusammen mit	Thlr.	3 236 810	—	—

unter die Actionäre zu vertheilen und den nach Abzug der Steuern, sowie der statut- und vertragsmässigen Tantièmen und der heute etwa zu beschliessenden extraordinären Zuwendungen, verbleibenden Rest dem Reservefonds zu überweisen.

„Die Mehr-Einnahmen des Jahres 1873 basiren ganz vorwiegend auf der Steigerung des Güter-Verkehrs und namentlich auf der Vermehrung der Massen-Transporte. Die beförderten Quantiäten sind im Jahre 1873 auf 1 477 311 365 Centner-Meilen gegen 1 231 162 803 Centner-Meilen im Jahre 1872, also um ca. 20%, die Einnahmen aus dem Güter-Verkehre dagegen pro 1873 gegen 1872 nur um $17{,}_{05}$% gestiegen.

„Werden die gesammten Mehr-Einnahmen mit den Mehr-Ausgaben verglichen, so ergibt sich, dass erstere von den letzteren fast ganz absorbirt werden. Diese auffallende Thatsache beruht zwar zunächst auf der im Vorjahre stattgefundenen ganz ausserordentlichen Steigerung aller Löhne und Materialien, dann aber auch wesentlich darauf, dass die Mehr-Einnahmen zu ca. 90% aus dem gestiegenen Massen-Verkehre resultirten.

„In den letzten Monaten tritt nun ein Weichen der Löhne und der Preise der Materialien und gleichzeitig eine Verminderung der Transporte, und insbesondere der Transporte von Massengütern, als characteristisch hervor, und allem Anscheine nach muss für die nächsten Monate noch eine fortschreitende Abnahme der Massentransporte in Aussicht genommen werden, da die Eisenindustrie in fast allen Zweigen leidet und die Bauthätigkeit im Vergleiche mit den letzten Vorjahren überall eingeschränkt wurde.

„Die Vielen unerwartet und sehr intensiv eingetretene Reaction in der productiven Gewerbsthätigkeit fast aller Culturstaaten wird unseres Erachtens, wenn sie ein gewisses Maass nicht überschreitet, auf die finanziellen Resultate des Eisenbahnbetriebes von geringerer Einwirkung sein, als von manchen Seiten befürchtet wird. Denn einmal sind es zum grossen Theile die geringeren Transporte von Massengütern, aus welchen die Minder-Einnahmen resultiren, also diejenigen Transporte, deren Reduction sofort eine gewisse Reduction der Betriebskosten nothwendig im Gefolge hat; sodann bieten fallende Löhne und sinkende Preise aller Materialien gegen eine Stagnation und selbst gegen einen nicht bedeutenden Rückgang der Einnahmen ein nicht unwesentliches Aequivalent. Nach der tollen Schwindelperiode, welche das Deutsche Reich jüngst erlebt hat und die, über Nacht alle naturwüchsigen Verhältnisse umkehrend, der maasslosesten Speculation und Production ein unbegränztes Feld eröffnete, kann nur eine starke Reaction auf dem weiten Gebiete des wirthschaftlichen Lebens wieder gesundere Zustände herbeiführen und dem Deutschen Volke es wieder zum vollen Bewusstsein bringen, dass nur aus stetiger und fleissiger Arbeit, aus Erziehung und harmonischer Ausbildung aller schaffenden Kräfte wirkliche dauernde Fortschritte hervorgehen. Die unvermeidliche Reaction hat nicht allein die wie Seifenblasen aufgeblähten Pilze des Schwindels zum grossen Theile wieder weggefegt, sondern leider auch in den Kreisen, welche ihrem Berufe nach aller Speculation streng fern bleiben müssen, sehr zahlreiche Opfer gefordert. In den Kreisen der Arbeiter hat die Schwindelperiode durch excessiv hohe Löhne die Bedürfnisse weit über das frühere Maass hinaus gesteigert und vielfach demoralisirend gewirkt.

„Wie verschwenderisch das Deutsche Volk im Grossen und Ganzen in den letzten drei Jahren gelebt hat, dafür weisen die Ein- und Ausfuhrlisten sehr beredte Zahlen auf. Dennoch dürfen wir zuversichtlich hoffen, dass die grossen Massen der Deutschen Arbeiterbevölkerung von dem Rausche der jüngsten Vergangenheit, der trügerische Hoffnungen und Erwartungen anregte, ernüchtert, fortan ihren gesunden Kern in freudiger, ausdauernder Arbeit wieder hervorkehren und durch tüchtige Leistungen den Deutschen Handel befähigen werden, der gesteigerten Productionskraft neue Absatzwege durch Export zu eröffnen.

„Tritt an die Stelle der sinnlosen Verschwendung und der gehäuften blauen Montage wieder strenge Sparsamkeit und ernste Arbeit, tritt dadurch beschränkter Einfuhr gesteigerte Ausfuhr zur Seite, so werden in nicht zu langer Frist die Wunden, die die grosse Krise der Gegenwart geschlagen hat und der nächsten Zukunft noch zu schlagen droht, vernarben und die demoralisirenden Säfte, welche der Schwindel zugeleitet, wieder aus dem Körper des Deutschen Volkes ausgeschieden werden. —

„In unserem vorigjährigen Berichte deuteten wir an, dass sich die Frage aufdränge, ob nicht durch Erhöhung der Tarife ein Aequivalent für die seit 1870 unaufhaltsam gestiegenen Mehrkosten des Transports angestrebt werden müsse?

„In diesem Augenblicke, wo nach und nach die in hohen Löhnen und in den hohen Preisen aller Materialien beruhende Steigerung der Transportkosten — von den festen Gehältern der Beamten und von grösseren Anforderungen der Ober-Aufsichtsbehörde abgesehen — wieder wegfällt, dürfte jene Frage dahin zu formuliren sein:

„Ist in einer Tarif-Erhöhung ein Aequivalent für die dauernde Steigerung der Betriebskosten und für die voraussichtlich eine Zeit lang stagnirende oder rückschreitende Güterbewegung zu suchen und zu finden?

„Wir können nicht verkennen, dass die fetten Jahre der Industrie speciell für die Eisenbahnen zu mageren Jahren geworden und dass Massengüter zu äusserst niedrigen Transportsätzen zu einer Zeit befördert worden sind, wo selbst eine starke Tariferhöhung gegenüber den masslos emporgeschnellten Preisen der Kohle und des Eisens fast ganz bedeutungslos gewesen wäre. Selbst bei den heutigen Preisen der Kohle, welche durch Einschränkung der Förderung noch fortdauernd künstlich relativ zu hoch gehalten werden und durch ihre Höhe in einer kurzsichtigen und schliesslich schwerlich zum Vortheile der Zechenbesitzer ausschlagenden Weise die Entwickelung der Deutschen Eisenindustrie und den Export ins Ausland hemmen, ist die Tariffrage für die Consumenten der Kohlen in den meisten Fällen von geringer Bedeutung.

„Die die Dauer der jetzigen Krise nur verlängernde, die Entwickelung der Production in den verschiedensten Zweigen hemmende, die Förderkosten bedeutend steigernde Einschränkung der Kohlen-Förderung hat einzelne Vertreter der Eisen-Industrie sogar dahin gebracht, eine Erhöhung der Kohlentarife für weite Strecken zu befürworten, damit durch rasche Verengerung des Absatzgebietes ein stärkeres Sinken der Preise herbeigeführt werde.

„Die Bergwerks- und Hütten-Industrie wäre nach einer Periode, in welcher sie rücksichtslos die Eisenbahn-Gesellschaften bis auf's Aeusserste ausgebeutet hat, schwerlich berechtigt zu einer Klage, wenn dasselbe Verfahren gegen sie angewandt würde; ja, sie ist heute sogar selbst sehr dabei interessirt, dass die falsche Position, in welche die Eisenbahnen in der jüngsten Vergangenheit hineingerathen sind, wieder beseitigt werde, dass die Rente der Eisenbahnen nicht weiter sinke und dass nicht das Capital von einer Betheiligung an neuen Eisenbahn-Unternehmungen abgeschreckt werde.

„Dennoch nehmen wir noch heute, wie im Vorjahre, Anstand, zu einer durchgreifenden und allgemeinen Erhöhung der Gütertransport-Tarife, insbesondere aber der Tarife für den Transport der Massengüter, zu schreiten. Die concurrirende Wasserstrasse lässt speciell für die Rheinbahn die Rücksicht auf die Lage der Deutschen Industrie, lässt für die Deutschen Eisenbahnen im Allgemeinen eine generelle schablonenmässige Erhöhung der Tarife sehr bedenklich erscheinen. — Modificationen des Bestehenden da, wo die Erfahrung ergeben hat, dass bestehende Tarifsätze ohne Gefahr für die Industrie und für den Verkehr erhöht werden können, sowie Erhöhungen da, wo die bestehenden Sätze kein angemessenes Aequivalent für die der Industrie geleisteten Dienste und die mit schweren Kosten zur Verfügung gestellten Betriebs-Einrichtungen darbieten, sind gewiss in der finanziellen Situation der Eisenbahnen und mit Rücksicht auf die grossen Aufgaben, welche die bestehenden grossen Gesellschaften fast ausnahmslos noch zu lösen unternommen haben, vollkommen motivirt und gerechtfertigt. Von einer durchgreifenden Erhöhung der Tarife und insbesondere von einer generellen Erhöhung der Massentransport-Tarife aber befürchten wir neben Heranbildung einer übermächtigen Concurrenz eine Verengung des Verkehrsgebietes für diese Transporte und eine Verlängerung der Dauer der gegenwärtigen Krise durch Schwächung der Exportfähigkeit der Deutschen Industrie.

„Es wird unseres Erachtens Sache der Verwaltungen der grossen Eisenbahn-Gesellschaften sein, zu erwägen, wie weit in der Modification der Tarife ohne dauernde Schädigung der Industrie, und damit auch des eigenen Interesses der Eisenbahnen, gegangen werden kann. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft wird, wie auch die Entscheidung fallen möge, für manche Verkehre genöthigt sein, dem Vorgange anderer Bahnen sich anzuschliessen. Im inneren Verkehre nehmen wir jedoch, sofern uns die Freiheit der Entscheidung gewahrt bleibt, zunächst nur für einzelne Strecken, deren Baukosten äusserst hoch oder deren Betrieb ungemein kostspielig, eine mässige Erhöhung der bestehenden Tarife in Aussicht. Da der Tarif der Rheinischen Bahn für Massentransporte für den Binnen-Verkehr wohl der niedrigste der Deutschen Bahnen und wesentlich niedriger ist, als der statutgemässe Maximaltarif, innerhalb dessen wir der Freiheit der Bewegung uns erfreuen, so sind wir zunächst auf die eigene freie Entscheidung angewiesen und haben die Wahl des geeigneten Moments frei.

„Gegen den etwaigen Versuch eines Druckes auf unsere freie Entscheidung in Bezug auf den inneren Verkehr dadurch, dass die Beibehaltung der bestehenden directen Verkehre von einer gleichmässigen Erhöhung der Tarife für den inneren wie für den directen Verkehr abhängig gemacht wird, haben wir die Intervention Sr. Excellenz des Herrn Handels-Ministers angerufen.

„Unsern Standpunct in der Tariffrage haben wir in nachfolgendem, auf Erfordern des Reichs-Eisenbahn-Amtes erstatteten, die anderweitig beantragte Erhöhung der Güter-Tarife betreffenden Gutachten, aus welchem wir Nachstehendes auszugsweise hervorheben, und in einer auf dieses Gutachten bezugnehmenden Vorstellung an den Handels-Minister präcisirt:

An
das Reichs-Eisenbahn-Amt
zu
C. 4018. Berlin.

Köln, den 14. April 1874.

Dem Reichs-Eisenbahn-Amte verfehlen wir nicht, in Erledigung des hohen Rescripts vom 12. v. Mts. No. 1179 unter Anschluss der erforderten Tabelle nachstehenden Bericht über die uns zur Beantwortung vorgelegten Fragen zu erstatten:

1) Die Rheinische Eisenbahn ist in der Reihe derjenigen Bahnverwaltungen, welche bei der staatlichen Aufsichtsbehörde die Genehmigung zur Erhöhung der Gütertarife nachsuchten, bisher nicht erschienen. Der Grund hierfür ist aber nicht etwa in dem Umstande zu suchen, dass die derzeitigen Verhältnisse der Rheinischen Bahn eine

Erhöhung der Gütertarife als nicht gerechtfertigt oder wenigstens nicht genügend motivirt erscheinen liessen, sondern in dem Umstande, dass das Directions-Collegium vor der Beschlussfassung über das Maass jener eventuellen Erhöhung die definitive Feststellung der Betriebs-Ausgaben pro 1873 abwarten möchte, sodann vorzugsweise, dass die Rheinische Bahn sich nach Maassgabe ihrer Statuten resp. Concessions-Bedingungen in der Lage befindet, unter Beobachtung der gesetzlichen Publicationsfrist in der Gestaltung ihrer Tarife sich innerhalb einer gewissen Maximalgrenze selbstständig zu bewegen.

Der § 12 des Statut-Nachtrages unserer Gesellschaft vom 5. März 1856 setzt fest: „Der jetzige Tarif (1856) der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft darf für die jetzt bestehende Rheinische Bahn ohne Genehmigung des Handels-Ministers nicht erhöht werden. Für die neu auszuführenden resp. zu erwerbenden Eisenbahnen sollen die gegenwärtig bestehenden Tarife der Köln-Mindener Bahn in der Art als Maximaltarif gelten, dass jede Erhöhung der Genehmigung des Handels-Ministers unterliegt, innerhalb der Maximalgrenze jedoch allgemein gültige Modificationen ohne Genehmigung des Handels-Ministers der Gesellschaft vorbehalten bleiben."

Nach dem Statut-Nachtrage vom 12. Januar 1872 ist die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ferner gehalten, auf Verlangen der Königlichen Staats-Regierung für den Transport der im Artikel 45 der Verfassung des Deutschen Reiches genannten Artikel bei grösseren Entfernungen den Einpfennigtarif nebst einem nicht höher als zwei Thlr. pro 100 Ctr. zu bemessenden Expeditionszuschlage mit der Maassgabe zur Anwendung zu bringen, dass die Expeditionsgebühr in allen directen Tarifen nur einmal und zwar zur Hälfte für die Empfangs-, zur anderen Hälfte für die Abgangsstation erhoben wird. Ein dahin gehendes Verlangen soll die Königliche Staats-Regierung indess an die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft nur dann zu stellen befugt sein, wenn alle bei einem betreffenden Verkehre betheiligten Verwaltungen für den ganzen Umfang ihrer Bahnnetze die volle Gegenseitigkeit und Gleichmässigkeit zugestehen.

Diese Statut-Bestimmungen ergeben Folgendes als gegenwärtig geltende Rechte und Pflichten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in Bezug auf Tarife:

1. Für Rohproducte und Massengüter ist, unter Voraussetzung gleicher Tarifirung auf den Anschlussbahnen, den Bestimmungen der Reichsverfassung entsprechend, der Pfennigtarif geltend, unter Zuschlag einer höchstens mit 2 Thlr. pro 100 Ctr. zu bemessenden Expeditionsgebühr;

2. für alle anderen Güter sind für die Strecke Köln-Herbesthal die 1856 auf dieser Strecke bestandenen Tarifsätze, für die anderen Strecken die Sätze des Tarifs der Köln-Mindener Bahn von 1856, als Maximalsätze maassgebend.

Diese Tarifsätze sind für die Güter der Wagenladungsclassen je nach der Classification 2 Pfennige,
$2\frac{1}{2}$ „
3 „ pro Centner und Meile,
4 „ für die Güter der Wagenladungsclassen in geringeren Quantitäten als 100 Centner,
5 „ für Güter der Normalclasse,
10 „ für Eilgut pro Centner und Meile.

Vorstehende Tarifsätze haben im Wesentlichen seit 1856 auf fast allen Deutschen Eisenbahnen nur geringe Modificationen erfahren und sind im Allgemeinen, abgesehen von Modificationen in der Classification einzelner Güter, noch heute fast überall in Kraft.

Von der statutgemäss ihr zustehenden Freiheit der Bewegung Gebrauch machend, hat die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft — die Rheinisch-Westfälischen Nachbarbahnen sind ihr theilweise nachgefolgt — freiwillig in die Classe der Rohproducten- und Massengüter, welche sie zum Pfennigtarif befördert, die wichtigsten Artikel der 1856 auf der Köln-Mindener Bahn und auf den meisten anderen Deutschen Bahnen noch heute mit zwei Pfg. pro Ctr. und Meile tarifirten Güter aufgenommen und dadurch die Anwendung des Pfennigtarifs so erweitert, dass die Pfennigtarif-Classe heute mehr wie $^2/_3$ sämmtlicher beförderter Güter, und der Einnahme nach mehr als die Hälfte der Einnahme aus dem Güterverkehre, repräsentirt.

Wir sind nicht davor zurückgeschreckt, um den Reichthum des Bodens zu erschliessen und das Absatzgebiet der Industrie Rheinland-Westfalens zu erweitern, in manchen Fällen nicht allein die Expeditionsgebühr fortfallen zu lassen, sondern auch für diverse Artikel, z. B. Schwemmstein, Eisenstein, Thon, Schlacken, Holz, Basalt etc., noch unter den Pfennigtarif hinabgehende Ermässigungen eintreten zu lassen. Auch in den übrigen Wagenladungsclassen haben seit 1856 nur Declassificationen im Sinne einer Ermässigung der Tarife stattgefunden. Die Güter der Normalclasse sind für die ersten fünf Meilen zu fünf, für die Meilen über fünf hinaus zu vier Pfennigen, das Eilgut in der Mehrzahl der durchgehenden Verkehre zu acht Pfennigen pro Centner und Meile tarifiirt.

Diese Ermässigungen haben nur im Hinblick auf die uns statutgemäss zustehende Befugniss erfolgen können, unter veränderten Verhältnissen, insbesondere bei eintretender Steigung der Betriebs-Ausgaben, die Tarife wieder entsprechend erhöhen zu können. Die Steigung der Betriebs-Ausgaben ist inzwischen und zwar in einem solchen Maasse erfolgt, dass, wenn nicht die Tarife bei längerer Dauer dieser Steigerung eine angemessene Erhöhung erfahren, die Rente des in dem Rheinischen Eisenbahn-Unternehmen angelegten Capitals der Gefahr erheblichen Sinkens unterliegen würde.

Den seit 1871 wesentlich modificirten Betriebs-Verhältnissen Rechnung zu tragen und eine Erhöhung der Gütertarife eintreten zu lassen, haben wir bis jetzt noch gezögert, theils, weil wir zunächst abwarten wollten, welchen Erfolg die Bestrebungen unserer Nachbarbahnen, die staatliche Genehmigung zur Aufbesserung ihrer Tarife zu erlangen, haben würden, theils aber auch, weil die eigenthümlichen Verhältnisse unseres Bahnnetzes, die Rücksicht insbesondere auf die gewaltige Concurrenz des Rheines, uns ganz besondere Vorsicht und eingehende Erwägung der Consequenzen einer generellen Erhöhung der Gütertarife auferlegen. Diese Erwägungen sind bisher noch nicht zum Abschlusse gelangt. Im Allgemeinen glauben wir aber, unsere Auffassung dahin präcisiren zu können, dass die, unter Voraussetzung der Dauer der seit 1871 eingetretenen Steigerung der Betriebs-Ausgaben, zur Herstellung eines angemessenen Verhältnisses zwischen Ausgabe und Einnahme nothwendige Erhöhung der Gütertarife zunächst bei der Normalclasse, den Stückgütern und bei den Eilgütern ebenso gerechtfertigt erscheint, wie im Allgemeinen ohne Gefahr für Industrie und Handel in Vollzug gesetzt werden kann. Bei dieser Classe von Gütern haben sich die Betriebs-Ausgaben ausserordentlich und in weit höherem Grade noch, als bei den Massengütern, vermehrt, theils, weil die Manipulationen, welche mit diesen Gütern von der Aufgabe bis zur Ablieferung vorzunehmen sind, durch das enorme Anwachsen der Löhne und Besoldungen sich sehr vertheuert haben, theils, weil die strengen Vorschriften über die Haftverbindlichkeit der Eisenbahnen vorzugsweise das Einzelgut treffen, theils endlich, weil die stationären Anlagen: Güterschuppen, Expeditionslocale etc., welche hauptsächlich dem Einzelgut-Verkehre dienen, immer grössere Kosten verursachen. Es dürfte daher vollkommen gerechtfertigt und zugleich unbedenklich erscheinen, bei diesen Gütern eine Tarif-Erhöhung bis etwa 25 Proc. eintreten zu lassen.

Für die Massengüter liegen die Verhältnisse auch jetzt noch günstiger; dieselben participiren an der Erhöhung der Betriebs-Ausgaben in etwas geringerem Maasse. Eine Expeditionsgebühr von 2 Thlr. pro 100 Centner dürfte für diese Güter auch unter den heutigen ungünstigen Verhältnissen die Expeditions-Ausgaben nicht nur decken, sondern hin und wieder noch einen Ueberschuss ergeben.

Dagegen bedürfen hier die Tractionsgebühren im Allgemeinen einer Aufbesserung, da diese, die Meilensätze, namentlich in den unteren Classen, der Rohproductenclasse und den ihr nahe stehenden Wagenladungs- und Specialclassen, keinen lohnenden Ueberschuss über die Betriebskosten mehr gewähren. Der Beweis für diese Thatsache liegt darin, dass die Rente verschiedener Bahnen, welche grosse Massen von Rohproducten transportiren, in früheren Jahren 8—10% betragen hat, in jüngster Zeit aber bis auf 5 und 4%, und die Rente anderer Bahnen, welche früher 5—7% betrug, auf 4 resp. 3% und noch tiefer gesunken ist. Die Rente des in den Eisenbahn-Unternehmen angelegten Actien-Capitals darf im Allgemeinen jedoch nicht unter 6 Procent sinken, wenn nicht die Entwickelung der Bahnen zum grössten Nachtheile der Actionäre, der Industrie und des ganzen Landes, gehemmt werden soll. Auf eine derartige Rente darf aber bei Fortdauer der gegenwärtigen Verhältnisse nachhaltig, insbesondere bei denjenigen Bahnen, welche hauptsächlich auf den Transport von Massengütern angewiesen sind, nur dann gerechnet werden, wenn die Tarife für diese Güter und insbesondere die Meilensätze eine entsprechende Aufbesserung erfahren. Als entsprechend würden wir mit Rücksicht darauf, dass bei einzelnen Factoren der Betriebs-Ausgaben eine Ermässigung mit ziemlicher Sicherheit in Aussicht genommen werden kann, eine Aufbesserung der Meilensätze bei den höheren Wagenladungs-Classen um etwa 20, bei der Rohproducten-Classe und den ihr verwandten Special-Tarifen um etwa 10 bis 15% annehmen.

Es ist selbstverständlich, dass diese Erhöhung nicht unter allen Verhältnissen und nicht überall sofort zur Einführung gelangen kann, vielmehr muss es dem Ermessen der einzelnen Bahnverwaltungen überlassen bleiben, die Erhöhung dort ganz oder theilweise fallen zu lassen, wo die Rücksicht auf die Industrie oder Concurrenzverhältnisse dies bedingt. Nur bei einer derartigen Freiheit in der Tarifbewegung wird es möglich sein, die Tarife ohne Schädigung der Landes-Interessen und der Eisenbahn-Unternehmungen selbst zu erhöhen.

2) Die bei allen Bahnen wahrnehmbare, in immer grösserem Maassstabe wachsende Steigung der Betriebs-Ausgaben steht im proportionalen Verhältnisse zu dem seit 1871 gesunkenen Werthe des Geldes. Das klarste und reinste Bild dieses Verhältnisses giebt der Preis der Arbeit, der körperlichen wie der geistigen. Mag auch auf beiden Gebieten des menschlichen Schaffens Angebot und Nachfrage innerhalb des Arbeitsfeldes der Eisenbahnen während der letzten 7 Jahre mannigfachem Wechsel unterworfen gewesen und namentlich in den letzten 3 Jahren die Nachfrage vom Angebot nicht erreicht und dadurch zunächst die Steigerung der Löhne motivirt sein, so ist doch gleichzeitig die Thatsache eben so interessant wie bedeutungsvoll, dass seit 1871 dem rapiden Steigen des Arbeitspreises eine ebenso rapid zunehmende Entwerthung des Geldes resp. eine Steigerung der Preise der wesentlichen Lebensbedürfnisse correspondirt.

Die Rottenarbeiter auf den Strecken erhielten im Jahre 1867 einen Durchschnittslohn von Thlr. 138; derselbe sank in den drei folgenden Jahren bis auf Thlr. 131. 18, um 1871 auf Thlr. 154. 29 und 1872 auf Thlr. 190. 12. 6 zu steigen.

Für 1873 kann der Durchschnittslohnsatz noch nicht angegeben werden. Dasselbe Verhältniss waltet ob bei den Arbeitern auf den Bahnhöfen (Rangir-, Güterboden-Arbeiter, Kohlenträger etc.). Der Durchschnittslohn des Jahres 1867 von Thlr. 147. 21 ermässigt sich bis 1869 inclusive auf Thlr. 134, steigt dann im Jahre 1870 auf Thlr. 148, 1871 auf Thlr. 172. 10 und 1872 auf Thlr. 193. 7. Die Löhne der Werkstätten-Arbeiter (Accord- und Tagelöhner) standen im Jahre 1867 durchschnittlich auf Thlr. 237. 26, stiegen 1868 auf Thlr. 275. 24 in Folge des Umstandes, dass in diesem Jahre die Arbeit sehr drängte und vielfach in Nachtschichten gearbeitet werden musste, sank wieder bis zum Jahre 1871 auf Thlr. 258. 28 und stieg dann im Jahre 1872 plötzlich auf Thlr. 319. 19. Das Jahr 1873 wird voraussichtlich bei allen drei Kategorien von Arbeitern eine noch grössere Steigung aufweisen.

Mit der Steigerung der Arbeitslöhne hat die der Beamten-Besoldungen mindestens gleichen Schritt gehalten; durchschnittlich sind dieselben seit dem Jahre 1867 um $33^1/_3$ Procent gestiegen.

In nachstehender Tabelle sind die Besoldungssätze einzelner Beamten-Kategorien, welche durch die Zahl der in denselben fungirenden Beamten von durchgreifender Bedeutung sind, für die Jahre 1867 bis 1872 zusammengestellt:

Betriebs-Jahr.	Durchschnitts-Besoldungssätze incl. aller Neben-Emolumente pro anno															
	aller Beamten.		der Bahnwärter.		der Weichensteller.		der Zugführer.		der Schaffner.		der Bremser.		der Locomotivführer.		der Locomotivheizer.	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
1867	223	$11^2/_3$	171	$4^3/_4$	169	$4^1/_3$	417	21	245	$4^3/_4$	240	$10^3/_4$	479	$16^5/_6$	317	$3^2/_3$
1868	269	$^7/_{12}$	170	$25^1/_3$	193	$12^{11}/_{12}$	513	23	255	$2^1/_4$	252	$27^3/_4$	498	$18^2/_3$	336	$14^1/_4$
1869	255	$4^3/_4$	157	$16^1/_3$	190	$2^1/_2$	479	$10^1/_2$	244	$6^1/_2$	194	$8^7/_{12}$	503	$24^1/_2$	333	$5^1/_3$
1870	284	$18^1/_6$	155	$25^1/_2$	192	$16^7/_{12}$	512	6	233	$24^1/_6$	249	$11^3/_4$	499	$16^1/_4$	331	$12^1/_2$
1871	308	$3^5/_6$	152	$26^3/_4$	207	$21^1/_{12}$	484	29	208	$13^1/_6$	195	29	552	$12^{10}/_{12}$	300	$27^5/_6$
1872	303	$3^3/_4$	200	$21^3/_4$	220	$17^7/_{12}$	566	$16^2/_3$	316	$14^1/_{12}$	307	$8^5/_{12}$	564	$25^1/_6$	348	$22^1/_{12}$

Einer näheren Erläuterung wird die vorstehende Tabelle kaum bedürfen.

Die auf den ersten Blick auffallende Erscheinung, dass in einzelnen Jahren ein plötzliches Sinken der Durchschnittssätze bei einer oder der anderen Beamten Classe eintritt, ist auf den Umstand zurückzuführen, dass in Folge Eröffnung neuer Linien in diesen Jahren eine verhältnissmässig grosse Zahl von Beamten mit der niedrigsten Gehaltsstufe neu eingestellt worden ist.

Wenden wir uns zu den materiellen Betriebs-Ausgaben, so begegnen wir keineswegs günstigeren Verhältnissen. Ausser den Oel- und Fettwaaren sind fast alle anderen Materialien, deren der Eisenbahn-Betrieb bedarf, bis zu fünfzig und mehr Procent gestiegen, in der Qualität gegen früher aber durchschnittlich und zwar nicht unerheblich gesunken.

In den Jahren 1867 bis 1870 incl. haben wir für die Locomotivkohlen 11 Thlr. 15 Sgr. pro 100 Centner, im Jahre 1871 18 Thlr., im Jahre 1872 18 resp. 24 Thlr., im Jahre 1873 28 bis 30 Thlr. bezahlt. Die Kohlen sind während dieser Zeit stets von denselben Gruben bezogen worden. Während indessen der Kohlenverbrauch pro Nutzkilometer sich im Jahre 1868 auf $11{,}_8$ Kilogramm belief, ist derselbe im Jahre 1872 auf $15{,}_{321}$ Kilogramm gestiegen; die Qualität der Kohlen ist mithin wesentlich geringer geworden; Im Ganzen haben sich die Kosten der Zugkraft von 3 Sgr. $8{,}_{166}$ Pf. pro Nutzkilometer im Jahre 1867 auf 5 Sgr. $7{,}_{516}$ Pf. pro Nutzkilometer im Jahre 1872 erhöht. Das zum Werkstätten-Betriebe erforderliche Eisen kostete im Jahre 1867 30 Thlr., im Jahre 1871 31 Thlr. $7^1/_2$ Sgr., im Jahre 1872 39 Thlr., im Jahre 1873 58 Thlr. pro 1000 Pfd.

Die Schienen sind in ähnlichem Maassstabe im Preise gestiegen. 1867 haben wir für gewöhnliche Feinkornkopfschienen 32 Thlr. pro 1000 Pfund angelegt. Dieser Preis blieb bis 1870 ungefähr auf derselben Höhe, stieg dann aber allmälig auf 40 bis 45 Thlr. Die Bessemerschienen sind noch im Jahre 1870 mit 40 bis 42 Thlr. bezahlt, 1872 und 1873 kosteten dieselben Schienen 62 bis 64 Thlr.

Aehnliche Verhältnisse walten bei den meisten anderen Materialien ob.

Fast alle die unzähligen Dinge, deren der Betrieb eines Eisenbahn-Unternehmens bedarf, vom Reiserbesen an bis zu den Werkzeugmaschinen in den Reparatur-Werkstätten, sind in Folge des sinkenden Geldwerthes und der steigenden Nachfrage in einem solchen Maasse im Preise gestiegen, wie es nimmermehr vorausgesehen werden konnte. Selbstredend ist von dieser Preissteigerung das rollende Material der Eisenbahnen, Locomotiven und Wagen, nicht verschont geblieben. Dieselbe Güterzug-Locomotive, welche uns noch im Jahre 1870 zu 15 750 Thlr. geliefert worden ist, haben wir im Jahre 1873 mit 22 600 Thlr. bezahlt; der Preis der Personenzug-Locomotiven ist in demselben Zeitraume von 15 550 Thlr. auf 19 800 Thlr. gestiegen. Ein Kohlenwagen, excl. Achsen, Rädern, Federn und Langbalken, kostete im Jahre 1870 265 bis 280 Thlr.; im Jahre 1873 370 bis 420 Thlr.; ein bedeckter Güterwagen 1870 523 Thlr., 1873 650 Thlr.; ein Personenwagen I. Classe 1870 2590 Thlr., 1873 3880 Thlr. Der Preis der Achsen und Räder ist in demselben Zeitraume von 112 Thlr. auf 181 Thlr. 20 Sgr. pro Satz gestiegen.

Diesen Preissteigerungen reiht sich eine Flut von Ausgaben an, welche durch die erhöhten Ansprüche, sowohl der Aufsichtsbehörden als des Publicums, an die Annehmlichkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit des Eisenbahn-Verkehrs hervorgerufen sind. Ohne alle Rücksicht auf die den Bahnverwaltungen erwachsenden Ausgaben sind eine grosse Zahl der dahin zielenden Maassregeln zur Durchführung gebracht. Wir gestatten uns, hier nur hervorzuheben: das Heizen der Personenwagen, Einführung von Damen-Coupés für alle Classen, grössere Eleganz in der Ausstattung der Personenwagen, der Wartesäle auf den Bahnhöfen, Einrichtung des Blocksystems, kostspielige Signalvorrichtungen, Umbau der Bahnhöfe in Folge des Verbotes des Fahrens gegen Weichenspitzen, Beseitigung von Niveau-Kreuzungen mit anderen Bahnen sowie mit Wegen; Beseitigung der früheren einfachen Abschlüsse des Bahnkörpers und Ersetzung derselben durch kostspielige solide Constructionen; Verbot des Drückens von Zügen auf den Anschlussbahnen und hierdurch notewendig gewordener Umbau derselben; Abkürzung der Dienstzeit des Bahnbewachungs- und Zug-Personals; Einrichtung von directen Verkehren, deren Ertrag oft kaum die Druckkosten für Tarife, Publication und Billete deckt; Heranziehung der Eisenbahnen zu den Communalsteuern in stets steigendem Maassstabe u. s. w. in unabsehbarer Folge.

Mögen auch diese Modificationen im Betriebe zum grossen Theile sachlich in den meisten Fällen motivirt sein, so darf doch wohl mit Recht bezweifelt werden, ob in der schablonenmässigen Durchführung ähnlicher Neuerungen, ohne alle Rücksicht auf die Eigenthümlichkeit der Verhältnisse der einzelnen Bahnen, nicht das rechte Maass in vielen Fällen überschritten sei. Das Publicum, welches alle möglichen wirklichen oder auch nur scheinbaren Verbesserungen mit wachsendem Ungestüm von den Eisenbahn-Verwaltungen fordert, gibt sich keine Rechenschaft darüber, dass sich schliesslich nothwendig diese Anforderungen in erhöhte Tarife übersetzen müssen.

Wäre diese Betrachtung stets dem Publicum wie der decretirenden Aufsichtsbehörde gegenwärtig, so würde unseres Erachtens manche den Betrieb wesentlich erschwerende Anforderung an die Eisenbahn-Verwaltung gar nicht oder doch nur in bestimmten dieselbe speciel motivirenden Fällen ergangen sein. Wir glauben es hervorheben zu sollen, dass unseres Erachtens die Rücksicht auf die nothwendige Erhaltung der Rentabilität der Eisenbahnen in den letzten Jahren unter dem Einflusse der vorübergehend reich fliessenden Einnahme mehr wie billig in den Hintergrund getreten ist.

Unter den gegebenen Umständen kann es nicht auffallen, dass das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen sich immer ungünstiger gestaltet, dass die Bahn-Verwaltungen mit ernster Besorgniss in die Zu-

kunft sehen und das Capital sich von den sonst so beliebten Eisenbahn-Papieren immer mehr abwendet. Die Betriebs-Ausgabe hat im Jahre

1867 34,24*) resp. 46,80**) %
1868 35,99 „ 48,24 %,
1869 33,92 „ 46,08 %,
1870 33,25 „ 45,80 %,
1871 36,60 „ 47,55 %,
1872 43,58 „ 53,20 %

der Betriebs-Einnahmen absorbirt und wird sich das Verhältniss pro 1873 unzweifelhaft noch ungünstiger gestalten. Dass die Rente des Actien-Capitals der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft noch nicht gesunken, in den letzten Jahren sogar nicht unerheblich gestiegen ist, ist nur dem Umstande zuzuschreiben, dass durch den colossalen Aufschwung in Industrie im Bahngebiete des Rheinischen Unternehmens die Quantität der transportirten Personen und Güter enorm gestiegen und dadurch der Ausfall bisher gedeckt ist. Der Culminationspunkt des des industriellen Aufschwunges liegt aber wohl für geraume Zeit hinter uns und die Verkehrs-Dimensionen haben bereits eine rückläufige Bewegung in sehr bedenklichem Umfange angetreten. Auf unseren Linien stehen seit Monaten täglich mehr als 2000 Wagen ohne Beschäftigung und bei unseren Nachbarbahnen liegen die Verhältnisse keineswegs günstiger.

3) Die Frage, ob die Steigerung der Betriebs-Ausgaben als eine dauernde zu bezeichnen ist, lässt sich wohl im Allgemeinen dahin beantworten, dass diese Steigerung, soweit sie durch das Sinken des Geldwerthes verursacht ist, von der Dauer dieses Sinkens abhängig sein wird. Vielseitig wird angenommen, dass innerhalb des nächsten Jahrzehnts der Preis des Geldes sich nicht wesentlich erhöhen wird, weil durch die Sturmflut der Französischen Milliarden zu enorme Massen von Geld auf den Deutschen Markt geworfen worden sind und noch geraume Zeit vergehen wird, ehe dieser Geld-Ueberfluss wieder dem Markte entzogen und das gleichmässige Niveau des Europäischen Geldmarktes wieder hergestellt sein wird.

Zur Fixirung des niedrigen Geldpreises wird ferner diesen Anschauungen nach nicht unwesentlich die Einführung der neuen Reichwährung, deren niedrigste Münzeinheit einen um 20 Procent gegen die frühere erhöhten Werth hat, beitragen.

Rechtfertigt die Erfahrung der nächsten Jahre diese Anschauung, so ist nicht wohl anzunehmen, dass die Lohn- und Besoldungssätze in der nächsten Zukunft erheblich sinken oder gar ganz auf das Niveau, welches sie vor dem Französischen Kriege einnahmen, zurückgehen werden.

Am schwersten wird es sein, die in den letzten Jahren unter dem Einflusse des gesunkenen Geldwerthes und dadurch gesteigerten Preises der Lebensbedürfnisse erhöhten festen Gehälter und fixirten Löhne wieder erheblich zu reduciren.

Dieser sehr erhebliche Factor der Betriebs-Ausgaben — die personellen Kosten excl. Löhne der Rottenarbeiter und Arbeiter in den Reparatur-Werkstätten betrugen bei der Rheinischen Eisenbahn im Jahre 1872 42,15 Procent des gesammten Betriebs-Ausgaben — wird voraussichtlich, wenn überhaupt, doch nur sehr allmälige und unbedeutende Reductionen erfahren können.

Bei den materiellen Ausgaben ist unzweifelhaft ein Rückgang schon jetzt zu constatiren; die Nachfrage nimmt ab und das Angebot überwiegt dieselbe augenblicklich bei einigen der wichtigsten Ausgabeposten, wie Kohlen und Eisen nicht unerheblich. Allein ob die Preise der Betriebsmaterialen in dem nächsten Jahrzehnt wieder ganz auf das frühere Niveau herabsinken werden, ist mindestens sehr zweifelhaft. Dieser Zweifel ist darin begründet, dass vielseitig angenommen wird, dass durch den grossen Aufschwung, welchen die Industrie und der Nationalwohlstand im Allgemeinen in den letzten Jahren genommen, die Nachfrage bei den meisten Materialien dauernd eine lebhafte und voraussichtlich auch von dem gegenwärtigen Rückgange sich bald wieder erholen wird, dann darin, dass die Productionskosten zur Zeit und wohl auch noch für eine längere Dauer so erheblich gestiegen sind, dass sie den früheren Verkaufspreis der Waare entweder fast erreichen oder gar übersteigen. Die Selbstkosten wieder zu reduciren wird aber voraussichtlich der Industrie eben des gesunkenen Geldwerthes halber nur sehr allmälig gelingen.

Auch dürfte die Furcht nicht unbegründet sein, dass diejenigen Betriebs-Ausgaben, welche oben als Folge erhöhter Ansprüche des Publicums resp. der Aufsichtsbehörde bezeichnet sind, sich unter dem Drucke der Zeitströmung nicht vermindern, sondern im Gegentheile noch sehr erheblich erhöhen werden. Es bedarf dies keiner weiteren Ausführung, vielmehr nur eines kurzen Hinweises, auf das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement, die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und des Reichsgesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und endlich auf die Entwürfe der neuen Eisenbahngesetze.

Diesen Erwägungen einen Ausdruck in festen Zahlen zu geben, ist begreiflicher Weise überaus schwierig; wir glauben jedoch nicht zu erheblich fehlzugreifen, wenn wir annehmen, dass die gesammten Betriebs-Ausgaben auch in Zukunft erheblich mehr betragen werden, als dies noch vor fünf Jahren der Fall war.

4) Die finanzielle Wirkung der beabsichtigten Tarif-Erhöhung wird und muss sich in eine Erhöhung des Nettogewinnes der Eisenbahnen übersetzen, vorausgesetzt, dass die Tarif-Erhöhung in vorsichtiger und verständiger Weise zur Ausführung gebracht wird. Hierfür ist aber vor allen Dingen erforderlich, dass die staatlichen Aufsichtsbehörden auch denjenigen Bahn-Verwaltungen, welche in ihrer Tarif-Gestaltung unbedingt an die staatliche Genehmigung gebunden sind, ein gewisses Maass der freien Bewegung oder besser noch innerhalb einer Maximalgrenze ganz freie Bewegung gestatten. Würden die Bahnen verpflichtet, die erhöhten Tarife überall und unter allen Verhältnissen strict zur Ausführung zu bringen, so möchte die Tarif-Erhöhung für manche Bahnen leicht zu einem Danaergeschenke werden. Die Erhöhung der Tarife für Stück- und Eilgut ist, wie schon oben ausgeführt, wenig bedenklich; hier wird selbst, wenn in einzelnen Fällen, in Folge derselben, Güter der Bahn entzogen und der Post oder Schifffahrt zugeführt werden sollten, dennoch ohne Zweifel in der Regel den Bahnen ein grösserer Ertrag erwachsen.

Begünstigende Ausnahmen einzelner Artikel würden hier, wenn überhaupt, nur vereinzelt nothwendig werden. In den höheren Wagenladungs-Classen würden die Ausnahmen hier und da nicht zu vermeiden sein, namentlich bei solchen Bahnen, welche gegen die Concurrenz der Schifffahrt oder ausländische Schienenwege zu kämpfen haben. Rücksichten auf Industrie und Handel werden dagegen in diesen Classen nur selten Ausnahmen gebieten.

Anders in der Rohproducten-Classe und den ihr zunächst stehenden Specialtarifen.

Hier sind es nicht nur Concurenz-Rücksichten, sondern wesentlich auch Rücksichten auf die heimische Industrie, welche grosse Vorsicht und eingehende Erwägungen erfordern, sollen nicht die Interessen aller Betheiligten erheblich beschädigt werden und statt des erhofften Gewinnes ein Verlust für die Bahnverwaltungen resultiren.

Hier würde zunächst das Bestreben der Bahnverwaltungen dahin zu richten sein, soweit es unter den obwaltenden Verhältnissen thunlich, zunächst die sogenannten Ausnahme-Tarife zu beseitigen.

Ferner wird ein mässiger Zuschlag auf die Meilensätze in Erwägung zu nehmen und voraussichtlich auch im Allgemeinen ohne Nachtheil für die Industrie und mit Gewinn für die Eisenbahnen durchzuführen sein.

Die Erhöhung der Meilensätze des Rohproducten- und der niedrigen Specialtarife wird im Allgemeinen etwa 10 bis 15 Procent betragen dürfen, während für die höheren Wagenladungs-Classen Erhöhungen bis zu 20 Procent und für Stück- und Eilgut bis zu 25 Procent angemessen erscheinen.

5) Das finanzielle Gesammt-Resultat einer derartigen Tarif-Maassregel wird nach unserer Auffassung mit Rücksicht auf die nothwendigen Ausnahmen und immerhin bei aller Vorsicht in der Anwendung der Erhöhungen dennoch bis zu einem grösseren Grade schwer vermeidliche Einschränkungen der Transportmengen, eine Erhöhung des Durchschnitts-Reinertrages der Bahnen um etwa 8 — 10 Procent, zur Folge haben können.

Ueber diesen Procentsatz hinaus eine Steigerung der Rein-Erträge zu erzielen, wird nur bei besonders gut situirten Bahnen und bei einer energischen ins Einzelne gehenden Sparsamkeit in den Betriebs-Ausgaben, unter gleichzeitiger rationeller Erhöhung der Personengeld-Tarife, zu erzielen sein.

Bezüglich der Form, in welcher die Tarif-Erhöhungen zur Ausführung zu bringen seien, geht unsere Ansicht dahin, dass es sich empfiehlt, zunächst procentuelle Zuschläge zu den Tarifen eintreten zu lassen und die Umrechnung der Tarife selbst späterer Zeit vorzubehalten.

Auf diese Weise würde die Tarif-Erhöhung sofort ins Leben treten können, wärend, wenn die Tarife erst umgerechnet werden sollten, erfahrungsmässig mindestens sechs Monate vergehen, ehe die neuen Tarife fertig gestellt sind. Auch würde die Umrechnung der alten und die demnächstige Drucklegung und Publicirung der neuen Tarife einen nicht unerheblichen Theil des erhofften Gewinnes für das erste Jahr absorbiren. Endlich aber, und das scheint uns das durchschlagendste Motiv gegen eine sofortige Umrechnung der Tarife zu sein, wird zunächst der Erfolg der eingeführten Erhöhungen abzuwarten sein, ehe man sich zu definitiven Massregeln entschliesst.

6) Wird durch eine längere Erfahrung bestätigt, dass die Tarif-Erhöhungen den Eisenbahnen den erhofften Mehr-Gewinn gebracht und Handel und Verkehr den gefürchteten Nachtheil nicht erlitten haben, dass die Erhöhungen vielleicht sogar in gesteigertem Umfange eintreten können, dann wird es angezeigt sein, eine systematische Umformung der Tarife eintreten zu lassen und hierbei diejenige Reform einzuführen, welche in Folge des Reichs-Münzgesetzes in Verbindung mit der Maass- und Gewichts-Ordnung als nothwendig resp. zweckmässig zu erachten ist.

Unseres Erachtens muss diese Reform darin bestehen, dass als Grundlage der Tarife Mark-Pfennig, Kilometer und Tonne zur Anwendung zu bringen sind.“ — — —

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

*) ohne Rücklage in den Erneuerungsfonds.
**) mit „ „ „ „

An
den Königlichen Staats-Minister und Minister für Handel,
Gewerbe und öffentliche Arbeiten,
Herrn Dr. Achenbach, Excellenz,
C. 7642. in Berlin.

Köln, den 28. Mai 1874.

„Unterm 14. April c. hatten wir die Ehre, Eurer Excellenz Abschrift eines von uns auf Erfordern des Reichs-Eisenbahnamtes erstatteten Berichtes, die Stellung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu der in Aussicht genommenen Erhöhung der Gütertarife auf den Eisenbahnen betreffend, zur geneigten Kenntnissnahme zu unterbreiten.

Unser Standpunkt zu dieser bedeutungsvollen einer Entscheidung zudrängenden Frage ist noch unverändert derselbe. Die festere Gestalt, welche dieselbe jedoch inzwischen in den Berathungen fast sämmtlicher Deutschen Bahnen angenommen zu haben scheint und insbesondere an uns gelangte in Abschrift dem Gegenwärtigen beiliegende Mittheilungen der Direction der Bergisch-Märkischen und der Saarbrücker Bahn etc., geben uns Veranlassung, Eurer Excellenz die Bitte vorzutragen, für den Fall, dass auf den übrigen Deutschen Bahnen eine Erhöhung der bestehenden Gütertarife um 20% mit höherer Genehmigung beschlossen und durchgeführt werden sollte, genehmigen zu wollen, dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft für die verschiedenen Verbände, deren Mitglied dieselbe ist, der Erhöhung, wie solche generell beschlossen werden wird, beitrete, und dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ebenfalls in ihrem inneren Tarife Erhöhungen in denjenigen Fällen, welche nach genauer Prüfung eine Erhöhung ohne Beeinträchtigung der Production und des Verkehrs gestatten, bis zu 20 % eintreten lasse.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ist seit Jahren bemüht gewesen, selbst mit erheblichen Opfern den Verkehr ihrer Linien, und namentlich den Verkehr in den für die Industrie entscheidenden Rohproducten und Massengütern, zu entwickeln. Sie muss befürchten, dass eine durchgreifende Erhöhung ihrer Localtarife um 20% die Entwickelung einzelner Industriezweige im Bahngebiete zu empfindlich berühren und andere wieder vorzugsweise, vielleicht ausschliesslich, auf den concurrirenden Wasserweg anweisen würde.

Die Direction ist daher nicht in der Lage, dem Wunsche, welcher von Seiten der Nachbarbahnen, deren Verkehrsverhältnisse namentlich mit Bezug auf die Rheinconcurrenz wesentlich verschiedene sind, in vollem Umfange zu entsprechen. Von dem speciellen Standpunkte der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft aus würden wir es vorgezogen haben, wenn statt einer durchgreifenden, alle Classen umfassenden Erhöhung der Gütertarife, diese Erhöhung nur auf bestimmte, die Entwickelung der Industrie voraussichtlich nicht beeinträchtigende Fälle beschränkt und von den einzelnen Gesellschaften der Eigenthümlichkeit ihrer speciellen Verkehre angepasst worden wäre. Namentlich können wir für Massengüter für viele Artikel gar keine, für andere nur eine Erhöhung um höchstens 10 % und nur für sehr wenige eine Erhöhung bis zu 20% der Lage der indrustriellen Production entsprechend erachten.

Bei der zeitigen isolirten Stellung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zur vorliegenden Frage sind wir in der Lage, dem Impulse der anderen Bahnen in directen Verkehren eventuell folgen zu müssen, sowie denselben in dem inneren Tarife unseres Netzes so weit zu folgen, als dies mit der höheren Rücksicht auf Ausbildung und Erhaltung des Verkehrs irgendwie vereinbar.

Eine Lösung der bestehenden Verbandsverträge und eine Aufhebung der bestehenden directen Verkehre würden wir für den empfindlichsten Rückschritt im Eisenbahn-Verkehre überhaupt halten.

Wir glauben uns versichert halten zu dürfen, dass Eure Excellenz einem solchen Rückschritte, welcher den Character des moralischen Druckes auf die freie Entschliessung unserer Verwaltung gewinnen könnte, entgegenzutreten und bei der Genehmigung der beantragten Erhöhungen jedenfalls die ungeschmälerte Aufrechterhaltung der bestehenden directen Verkehre zu verfügen die Gewogenheit haben werden.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

(Schluss folgt.)

A. p. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ueber Beschluss der Generalversammlung am 30. Mai d. J. entfällt auf die Coupons der Buschtěhrader Actien lit. A, à 525 Fl., Oe. W. per 1. Juli d. J. ein Betrag von 13 Fl. $12^1/_2$ Kr. Oe. W. in Banknoten und werden diese Coupons vom Verfalltage an

bei der **Hauptcassa der Gesellschaft** in **Prag**,
„ „ **K. k. priv. Oesterr. Boden-Credit-Anstalt** in **Wien**,
„ „ **Allgem. Deutschen Credit-Anstalt** in **Leipzig**,
„ den Herren **M. A. von Rothschild & Söhnen** in **Frankfurt a/M.**,
„ der **Disconto-Gesellschaft** in **Berlin**,
„ den Herren **L. Behrens & Söhnen** in **Hamburg**

eingelöst.

Auf den Coupon pro 1. Juli 1874 der Actien lit. B. entfällt keine Dividende und gelangt derselbe demnach nicht zur Einlösung.

Zugleich wird zur Kenntniss gebracht, dass der Beschluss des Verwaltungsrathes vom Eintritte der neuen Deutschen Goldwährung an die Coupons der Prioritäts-Obligationen sämmtlicher Emissionen sowie die verloosten Prioritäten auf den Deutschen Zahlplätzen in Deutscher Goldwährung einzulösen, in vorerwähnter Generalversammlung genehmigend zur Kenntniss genommen wurde.

Prag, am 15. Juni 1874.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Dem Beschlusse der am 27. Mai l. J. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Actionäre gemäss, wird der Actiencoupon der K. k. priv. Böhm. Nordbahn für das Verwaltungsjahr 1873 mit 3 Fl. 75 Kr. Oe. W. eingelöst.

Die Auszahlung geschieht vom 1. Juli 1874 ab
in **Prag** bei der Cassa der Gesellschaft Quai 1012—I,
in **Wien** bei der K. k. priv. Niederösterr. Escompte-Anstalt,
in **Warnsdorf** bei der Warnsdorfer Escompte-Gesellschaft.

Prag, am 27. Mai 1874.

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli d. J. beginnt der Umtausch von Talons und Coupons zu unsern 4% Prioritäts-Obligationen.

Zu dem Behuf ist unter Beifügung der bezüglichen Talons ein Verzeichniss, von welchem Formulare vom 20. Juni ab in unserm Hauptbureau abzufordern sind, in duplo einzuliefern, wovon das eine Exemplar mit Quittung zurückgegeben wird.

8 Tage nach der Einlieferung sind die neuen Couponbögen gegen Zurückgabe des ersten Verzeichnisses wieder abzufordern.

Der Umtausch geschieht bis weiter am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag jeder Woche von Vormittags 9 bis Nachmittags 1 Uhr.

Altona, den 30. Mai 1874. **Die Direction.**
H. Tellkampf.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die am 1. Juli d. Js. fälligen, **halbjährigen Zinsen der Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von gedachtem Tage ab bis zum 31. Juli 1874 **Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
2) bei dem A. Schaffhausen'schen Bank-Verein in Köln,
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a/M.,
4) bei sämmtlichen Stationskassen der Rhein-Nahe-Eisenbahn, soweit deren Geldbestände ausreichen und
5) bei unserer Hauptkasse hierselbst erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit nummerisch geordneten nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 11. Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Die am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der Münster-Hammer Eisen-

bahn sind vom gedachten Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer Hauptcasse in Münster in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr;

b) bei unserer Stationscasse in Hamm,

c) bei der Disconto-Gesellschaft zu Berlin.

Mehrere einzulösende Coupons sind mit einem Verzeichnisse nach der Nummerfolge geordnet einzureichen.

Münster, den 15. Juni 1874.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mittelst hohen k. k. Ministerial-Erlasses vom 28. December 1864 Z. 5903 F. M. und 16. December 1869 Z. $\frac{18027}{1543}$ genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der — in Gegenwart des landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars — am 24. April 1874 stattgehabten Verloosung nachfolgende 148 Prioritäts-Obligationen der **ersten** und 73 Prioritäts-Obligationen der **zweiten Emission** gezogen und zwar:

I. Emission (148).

64	3691	6066	9839	12676	15284
65	3787	6190	9841	12941	15390
107	4219	6339	10040	12968	15396
389	4297	6519	10115	13217	15727
394	4329	6572	10117	13592	15812
424	4392	6617	10255	13626	15849
471	4474	6802	10265	13692	16528
926	4492	6843	10403	13978	16852
1128	4538	6904	10534	14052	16982
1232	4555	7474	10566	14055	17040
1314	4603	7504	10809	14343	17318
1446	4641	7613	10888	14438	17655
1544	4787	7620	10909	14443	17960
1854	4804	7648	11123	14547	18200
2075	4855	7876	11428	14742	18503
2085	4942	7984	11522	14816	18594
2508	5115	8051	11523	14864	18723
2509	5223	8127	11527	14898	18850
2568	5286	8205	11543	14976	18927
2594	5314	8476	11564	14980	19010
2780	5498	8726	11701	15067	19026
3079	5502	8873	11743	15174	19167
3463	5622	9175	11843	15243	19727
3526	5792	9376	12166	15250	19947
3619	5979	9650	12395		

II. Emission (73).

966	4385	5688	7357	8842	11246
1169	4399	5772	7594	9008	11846
1177	4541	6060	7644	9458	11913
2020	4586	6076	7784	9546	11953
2610	4641	6173	7797	9548	12059
2968	4643	6650	8094	9648	12541
3024	4943	6658	8234	9660	13081
3048	5003	6668	8350	10052	13103
3217	5043	6765	8366	10132	13159
3442	5343	6809	8462	10329	13197
3597	5401	7116	8682	10390	13299
3660	5556	7244	8723	10951	13326
3742					

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge von 100 Thaler oder 150 fl. Oe. W. in Silber pr. Stück, sowie der diesbezüglichen Silberzinsen-Coupons erfolgt gegen Abgabe derselben vom **1. Juli 1874** ab in Prag bei der Directions-Hauptcassa, und bei den bekannten Zahlstellen.

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass die hier nachfolgenden bereits gezogenen Prioritäts-Obligationen der I. und II. Emission, deren Verzinsung mit 30. Juni des bezeichneten Verloosungs-Jahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, und zwar:

I. Emission.

pro 1866: No. 1738.
„ **1868:** „ 181, 422, 2701, 8146, 17429.
„ **1869:** „ 9680, 11104, 13582, 14602, 19190.
„ **1870:** „ 86, 2920, 7386, 8941, 17327, 19719.
„ **1871:** „ 403, 5043, 11568, 12798.
„ **1872:** „ 407, 1741, 2566, 6608, 9077, 9136, 11872, 12433, 12799, 13034, 13453, 13455, 13642, 14893, 16036, 18404, 19821.
pro 1873: No. 7332, 8586, 9425, 10834, 11154, 11160, 12124, 16084, 16504, 16911, 17322, 17720, 17729, 18621, 19503, 19586, 19601, 19636.

II. Emission.

pro 1872: No. 27, 70, 94, 245, 336, 2987, 8487, 8805, 11441, 12109.
„ **1873:** „ 18, 26, 127, 175, 262, 286, 764, 3834, 5552, 9322.

Prag, am 31. Mai 1874. **Der Verwaltungsrath.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer Güterverkehr.

Am 1. Juli c. tritt ein neuer Special-Tarif für Kohlen und Coaks von diesseitigen Stationen nach Bayern in Kraft, welcher zum Preise von 1 Sgr. pro Exemplar bei unseren Kohlenstationen und in unserem Geschäftslocale hierselbst käuflich zu haben ist.

Köln, den 22. Juni 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Ungarisch-Rheinischer Verbands-Verkehr.

Am 15. Juni cr. ist ein neuer Holztarif im Verkehre zwischen Ungarischen uud Rheinischen Stationen via Ruttek-Oderberg-Breslau-Berlin-Stendal-Lehrte zur Einführung gekommen. Exemplare sind in unserem Geschäfts-Locale zum Preise von 1 Sgr. käuflich zu haben.

Köln, den 24. Juni 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Ausführung der Erdarbeiten, der Durchlässe und kleinen Brücken des I. Looses (Wriezen-Langsow) auf der Strecke Wriezen-Frankfurt a/O., 25,$_{17}$ Kilometer lang, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen liegen im Bureau des Unterzeichneten, Louisenstrasse 25 und im Bureau des Abtheilungs-Baumeisters Werner in Wriezen a/O. zur Einsicht aus; Bedingungen und Massenberechnungen können auch auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien per Post vom Unterzeichneten bezogen werden.

Zur Eröffnung der eingegangenen Offerten, welche mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Erd- und Maurerarbeiten der Wriezen-Frankfurter Eisenbahn"

zu versehen und an den unterzeichneten Baudirector portofrei zu richten sind, ist auf

Freitag, den 10. Juli, Vormittag 11 Uhr,

ein Termin im Bureau des Unterzeichneten angesetzt.

Stettin, den 6. Juni 1874.

Der Baudirector der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Schorss.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu No. 51. Leipzig, am 29. Juni 1874.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN
über
neue Tarife und Tarifänderungen
pro Mai 1874.

I. Deutsche Eisenbahnen.

Tarif-Aenderungen pro Mai haben nach Mittheilung der betreffenden Directionen auf folgenden Eisenbahnen nicht stattgefunden:

6. Frankfurt-Bebra.
29. Märkisch-Posener.
30. Mecklenburgische.
35. Nassauische.
37. Nordhausen-Erfurt.
46. Saarbrücker.
50. Württemberg. Staatsb.

3. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

(Generaldirection in Carlsruhe).

I. Local-Güter-Tarife.

III. Nachtrag 10/5. 74 zum Hauptgütertarif vom 1/11. 73. (Gratis.)

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

Tarif für Rohzuckertransporte von Stationen der Magdeburg-Leipziger Bahn nach Waghäusel via Hof-Würzburg v. 15/5. 74. (Gratis.)

4. Königl. Bayerische Ostbahnen.

a) I. Nachtrag zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Ostbahnen einer-, dann Stationen der k. k. priv. Pilsen-Priesener und der k. k. priv. Prag-Duxer-Eisenbahn anderseits vom 10/2. 74. Giltig vom 1/5. 74.

b) IX. Nachtrag zum Reglement und zu den Tarifen für den Magdeburg-Bayerischen Verbandsgüterverkehr vom 1/3. 71. Giltig vom 1/6. 74, à 9 Kr. Südd. Währg.

c. XIII. Nachtrag zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staats-Eisenbahnen einer-, dann Stationen der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen und der Königl. priv. Bayer. Ostbahnen anderseits vom 1/4. 74. Giltig vom 10/6. 74.

d. III. Nachtrag zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn einer-, dann Stationen der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen und der K. privil. Bayerischen Ostbahnen anderseits vom 1/10. 73. Giltig vom 15/6. 74.

5. Königl. Bayerische Staatsbahnen.

I. Localtarife.

1) a. II. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifvorschriften der Kgl. Bayer. Staatsbahnen vom 1/4. 74, giltig vom 1/6. 74. Enthaltend: Ergänzungen und Aenderungen der Beilage VI zum Haupttarif in Folge der Betriebs-Eröffnung der Linie Regensburg-Ingolstadt. 9 Kr.

Bemerkung: Die neu eröffneten Stationen heissen: Abbach, Abensberg, Ingolstadt (Centralbahnhof), Münchsmünster, Neustadt a. d. Donau, Regensburg, Saal, Sinzing, Tauferfeld, Thaldorf und Vohburg.

b. II. Nachtrag zum Specialtarif für Lindau einer- und die übrigen Stationen der Kgl. Bayer. Staatsbahnen vom 1/4. 74, giltig vom 1/6. 74. Enthaltend Tarifsätze von Lindau nach den Stationen der dem Betriebe am 1/6. übergebenen Linie Regensburg-Ingolstadt. Gratis.

2) II. Nachtrag zum Generalkilometerzeiger für die Kgl. Bayer. Staatsbahnen vom J. 1874. Enthaltend: die Kilometerentfernungen für die Stationen der am 1/6. 74 zur Eröffnung kommenden Bahnstrecke Regensburg-Ingolstadt, sowie Kilometerentfernungen für die Station Ingolstadt (Localbahnhof); für die neue eröffnete Expedition II. Classe Tauberfeld, und die neu eröffnete Haltestelle Michelau. 12 Kr.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

1) II. Nachtrag zum Kilometerzeiger und zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Bayer. Staatsbahnen einer- und den Stationen der Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen anderseits vom 1/4. 74. Giltig vom 1/6. 74. Enthaltend:

1) Neue Kilometerentfernungen bezw. Tarife für die neu am 1/6. 74 zur Eröffnung kommenden Stationen der Linie Regensburg-Ingolstadt;
2) Veränderte Kilometerentfernungen bezw. Tarifsätze mit Instradirung via Regensburg unter Aufhebung der bezüglichen Kilometerentfernungen und Tarifsätze im Haupttarife. 18 Kr.

7) VII. Nachtrag zum Hessisch-Bayerischen Gütertarif vom 1/7. 70, giltig vom 1/7. 74, enthaltend: directe Tarifsätze für Tölz, Oberwerrn und Poppenhausen, Stationen der Bayerischen Staatsbahnen nach Frankfurt a/M. Gratis.

17) II. Nachtrag zum Böhmisch-Saarbrücker Gütertarif vom 10/8. 69, giltig ab 15/5. 74. Enthaltend: Tarifsätze für den Transport von groben Eisenhütten-Fabrikaten und Roheisen etc. im Verkehre der Stationen Beckingen und Völklingen. Gratis.

42) I. Nachtrag zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Kgl. Bayer. Staatsbahnen und der a. priv. Buschtêhrader und der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahnen anderseits vom 1/10. 73, giltig vom 15/6. 74. Enthaltend:

1) Neue Frachtsätze für München im Verkehre mit Kralup;
2) Neue Frachtsätze für Nürnberg im Verkehr mit Carlsbad, Chodau, Falkenau, Kladno, Klösterle, Komotau, Kralup, Michelob, Raconic, Saatz und Schlackenwerth;
3) Directe Frachtsätze für Blaichach und Sonthofen (Bayerische Staatsbahn);
4) Directe Frachtsätze für Udwitz-Görkau (Aussig-Teplitzer B.);
5) Directe Frachtsätze für Stationen der Dux-Bodenbacher-Bahn: Bodenbach, Görkau, Dux-Liptitz, Obergeorgenthal, Oberleidersdorf und Teplitz-Waldthor.
6) Frachtsätze für Bodenbach (Oesterr. Staatsbahn);
7) Anderweitige Tarifsätze für Prag (Bubna) und Prag (Smichow) unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen;
8) Specialfrachtsatz für Cement nach Prag von den Bayerischen Staatsbahnstationen: Kufstein, Kiefersfelden, Miesbach, Oberaudorf und Uebersee. 6 Kr.

43) XV. Nachtrag zum Bayer.-Oesterreichischen Gütertarif vom 1/10. 70, giltig ab 1/6. 74. Enthaltend Frachtsätze für die Bayerische Staatsbahnstation Tölz einer- und Stationen der Kaiserin Elisabethbahn anderseits, sowie einen Getreidefrachtsatz von Budweis (Kaiserin Elisabethbahn) nach Thalkirchen. 6 Kr.

63) Nachtrag zu den Specialtarifen I bis VI vom 1/1. 70 des Rechtsrheinisch-Bayer.-Oesterreichischen Gütertarifs, giltig ab 10/6. 74. Enthaltend: Tarifsätze der Stationen der Bayer. Staatsbahnen Blaichach und Sonthofen für façonirtes Eisen und Holz, dann Frachtsätze für Station Haidhausen für Roheisen, Getreide und Holz. Gratis.

67) Specialtarif für die Beförderung roher Holzmaterialien in Wagenladungen zwischen Tölz (Bayer. Staatsbahn) einer- und Stationen der Grossherzogl. Badischen, Pfälzischen, Hessischen Ludwigs-, der Main-Neckarbahn und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen anderseits, giltig ab 1/6. 74. Gratis.

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nachtrag III zum Localtarif, vom 1/5. 74, enthaltend Abänderungen der Waaren-Classification und der Tarifbestimmungen, sowie einen Ausnahmetarif für Roheisen etc.

9. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

a) Nachtrag IV vom 1/5. 74 zum Local-Tarif, Frachtsätze für die Zweigbahn-Stationen der Strecke Lübbenau-Kamenz enthaltend, (5 Sgr.).

b) Nachtrag IV vom 1/5. 74 zum gemeinschaftlichen Tarif mit der Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener Eisenbahn ($2^1/_2$ Sgr.).

I. Directer Tarif mit Stationen der Leipzig-Dresdner und Sächsischen Staats-Eisenbahn vom 1/5. 74 (5 Sgr.).

II. Tarif für den nachbarlichen Verkehr mit der Sächsischen Staats-Eisenbahn vom 1/5. 74 (5 Sgr.).

10. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

(Direction in Berlin.)

IIa. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag IV zu Heft I vom 10/5. cr. ab. Nachtrag IV zu Heft III vom 10/5. cr. ab.

IIk. Norddeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag VI zu Heft V vom 1/5. cr. ab.

11. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
(Directorium in Berlin.)

2. Tarif für den gemeinschaftlichen Güterverkehr mit Station Stettin der Berlin-Stettiner Bahn. Nachtrag VIII vom 1/5. 74, enthaltend Ergänzungen zu den Specialbestimmungen des Betriebs-Reglements, Classifications-Aenderungen und anderweite Tarifsätze für Eilgut.

13. Braunschweigische Eisenbahn.
(Direction in Braunschweig.)

I. Localtarif.

Nachtrag IX vom 1/6. 74, enthaltend anderweite Sätze für das Auf- und Abladen der Güter.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

b) des Braunschweig-Hannover-Oldenburg-Westfälischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag XXIX vom 20/5. 74, enthaltend Tarifsätze für den directen Güterverkehr 1. zwischen der Station Königslutter einerseits und den Stationen Peine, Hannover, Nienburg, Lüneburg, Harburg und Hamburg andererseits, 2. zwischen der Station Höxter einerseits und den Stationen Elze und Nordstemmen andererseits.

d) des Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag LVIII vom 15/5. 74, enthaltend anderweite Eilgutsätze für den Verkehr mit den Berlin-Stettiner Stationen. Nachtrag LIX vom 1/5. 74, enthaltend Aufhebung der Tarifsätze für den Verkehr mit der Hannover-Altenbekener Station Othfresen. Nachtrag LX vom 15/5. 74, enthaltend: 1. Tarifsätze für Rohzucker, sowie Zucker in Mehl- und Krümelform in Quantitäten von mindestens 100 Ctrn. für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Braunschweigischen Bahn einerseits und der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn andererseits; 2. Tarifsätze für den Verkehr der Station Höxter einerseits und den Stationen Gandersheim, Goslar und Stadtoldendorf andererseits.

14. Breslau-Schweidnitz-Freiburger-Eisenbahn.

I. Localtarife der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn.

a) Nachträge vom 1/5. 74. Tarifsätze für die Strecke Leitersdorf, Beutnitz, Baudach, Gr. Gandern und Reppen, à 2 Sgr.

b) Nachtrag vom 15/5. 74. Ermässigte Frachtsätze zwischen Stationen Breslau und Frankenstein, Gnadenfrei, Reichenbach und Faulbrück, gratis.

II. Der gemeinschaftliche Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Oberschlesischen Eisenbahn für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1/10. 68, nebst Nachträgen zu demselben, vom 15/4. und 10/10. 70, 1/11. 71, 15/9. und 1/12. 72 ist aufgehoben und durch einen neuen Tarif vom 15/5. 74 ersetzt worden. 2 Sgr.

17. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

I. Local-Güter-Tarif.

Nachtrag V vom 1/5. 74. Tarifmeilen für die Station Wanzell, welche für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden ist. gratis. Nachtrag VI vom 1/5. 74. Enthält Transit-Frachtsätze für die Grenzstationen Altmünsterol, Amanvillers, Avricourt, Fontoy und Pagny, welche für alle diejenigen Sendungen zur Anwendung kommen, die mit directen Frachtbriefen nach und von den über die genannten Grenzpuncte hinaus gelegenen Stationen aufgegeben werden. gratis. Die Station Schiltigheim am 1/5. 74 für den Stückgut-Verkehr — im Versande — eröffnet. Mit Einführung des unter II n gemeldeten Tarifs am 15/5. 74 für Sendungen nach und von Antwerpen die Weissenburger Transitsätze aufgehoben.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

c) Tarif Franco-Belge-Est. Die via Sterpenich berechneten Sätze Troisvierges-Jurbise von der Belgischen Staatsbahn auf 1/5. 74 gekündigt, weil Umexpedition auf der kürzeren Route via Gouvy sich billiger stellt.

d) Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Antwerpen (Gr. Belgische Centralbahn) einerseits und Basel (Badische Station) via Lanaeken-Köln-Maxau, sowie Basel (Schweizer Central-Bahn-Station) via Lanaeken-Köln-Weissenburg andererseits vom 1/4. 73. Der vom 15/9. 73 ab gültige Nachtrag I wird durch den unter 11 gemeldeten Tarif aufgehoben.

e) Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Stationen der Französischen Ostbahn vom 20/7. 72. Am 1/5. 74 aufgehoben und durch den unter I gemeldeten Nachtrag VI zum Local-Güter-Tarif ersetzt.

k) Tarif für die Beförderung von Gütern aller Art in Eilfracht zwischen Stationen der Grossherzoglich Badischen, der Königl. Württembergischen, der Königl. Bayerischen Staatsbahnen und der K. K. privilegirten Kaiserin Elisabethbahn einer- und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits via Kehl-Avricourt vom 1/2, 72. Theilweise durch den unter 9 gemeldeten Tarif aufgehoben.

l) Tarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Sämereien, Kartoffeln in Säcken, Kleie, Malz, Mehl und Reis in ganzen Wagenladungen von mindestens 10000 Kilogramm zwischen Station Thalkirchen transit und Wien einer- und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits via Kehl-Avricourt vom 1/2. 72. Aufgehoben durch den unter 9 gemeldeten Tarif.

m) Specialtarif für den Transport von Bier zwischen München und Paris via Kehl-Avricourt vom 20/9. 72. Durch den unter 9 gemeldeten Tarif am 20/5. 74 aufgehoben.

o) Specialtarif für die Beförderung von
  a) Gewebe, nicht genannte, Abfälle von Wolle, Wolle rohe, in gepressten Ballen,
  b) Wein (Champagner-Wein) in Kisten oder Körben,
  c) Graphit, Guss geformt und zu Verzierungen, Kupferwasser (Vitriol couperose), Eisen-Oxydul, schwefelsaure Seife, weiche in Fässchen und Stahl in Stangen,

im Verkehr zwischen Wien resp. Kaiser-Ebersdorf einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn excl. Paris andererseits via Simbach-Kehl-Avricourt vom 1/3. 73. Durch den unter 9 gemeldeten Tarif vom 20/5. 74 aufgehoben.

w) Specialtarif für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks zwischen Belgischen Stationen der Bassins de Mons, du Centre, de Charleroi und de Liège einerseits und Lothringischen bezw. Wilhelm-Luxemburg Stationen andererseits via Sterpenich bezw. via Sterpenich und via Gouvy vom 1/9. 73. Die Station Brüssel (Allée verte) ist am 1/5. 74 in diesem Tarif aufgenommen.

8. Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Antwerpen, Gent und Ostende einerseits und den bedeutenderen Stationen in Elsass-Lothringen und Luxemburg andererseits via Bettingen bezw. Ulflingen, gültig vom 15/4. 74. Der Tarifsatz Ostende-Dornach Classe B 10000 Kilogramm von 232 Frcs. 20 Cts. auf 232 Frcs. 25 Cts. berichtigt.

9. Reglement und Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Königl. Württembergischen Staatseisenbahn, der Königl. Bayerischen Staatsbahnen und der Station Wien der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn einer- und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits, vom 20/5. 74. Preis 2 Frcs.

10. Tarif für die directe Beförderung von Eilgütern zwischen Basel einerseits und Belfort und Paris andererseits vom 15/5. 74. gratis.

11. Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Antwerpen (Gr. Belgische Centralbahn) einerseits und Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen via Lanaeken-Köln-Weissenburg andererseits, gültig vom 15/5. 74. Preis 1 Frcs. 25 Cts.

20. Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

a) Nachtrag III vom 1/5. 74 zum Halle-Cottbus-Posener Verbands-Tarif. Aufnahme der Station Falkenberg und Berichtigung von Tarifsätzen enthaltend.

21. Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Verkehr.

Neuer Tarif:

a) Kohlentarif zwischen Köln-Mindener und Hannover-Altenbekener Stationen vom 15/5. 74 ab. Preis 2 Sgr.

An dem Verkehr sind betheiligt die Köln-Mindener Bahn mit den Stationen Ruhrort, Rheinhafen, Oberhausen, Bergeborbeck, Essen, Altenessen, Gelsenkirchen, Bottrop, Horst, Schalke, Wanne, Herne, Castrop, Dortmund und Courl;

die Westfälische Bahn als Transitbahn und die Hannover-Altenbekener Bahn mit den Stationen Eldagsen, Springe, Münder, Hasperde, Hameln, Emmerthal, Pyrmont-Lügde, Schieder, Steinheim, Bergheim, Sandebek.

26. Köln-Mindener Eisenbahn incl. der Köln-Giessener und Venlo-Hamburger Linien.

I. Nachtrag X vom 1/6. 74 zum Localtarif. Enthaltend eine neue Ausgabe der reglementarischen und Tarifbestimmungen sowie der Classification, ferner die Tarifsätze und den Tarifmeilenzeiger für die Stationen der Venlo-Hamburger Bahn: Buchholz, Hamburg, Harburg, Hittfeld, Lauenbrück, Oberneuland, Ottersberg, Rotenburg, Sagehorn, Scheessel, Sottrum und Tostett (11 Sgr.).

IIk. Nachtrag V vom 1/6. 74 zum Tarif zwischen Köln-Minden und Niederländischen Rheinbahn, enthaltend Tarifsätze etc. für die Köln-Mindener Stationen Hamburg, Harburg, Bremen, Osnabrück, Münster etc. sowie anderweite Tarifsätze für Salz aller Art. (1 Sgr.).

IIy. Köln-Mindener Kohlenstationen mit Stationen der Bayerischen Staats- und der Bayerischen Ostbahnen via Giessen-Elm-Gemünden. Specialtarif für Steinkohlen, Cokes, Steinkohlenasche, Cokesasche und Briquets vom 1/5. 74. (1 Sgr.).

31. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig resp. Halle-Cassel.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

d) Nachtrag 5 vom 20/5. 74 zum Tarife für den Rheinisch-Westfälisch-Halle-Casseler Verkehr. Berichtigung von Druckfehlern. Ergänzung der Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement. Aenderungen resp. Ergänzungen der Classification.

f) Nachtrag 13 vom 20/5. 74 zum Tarife für den Rheinisch-Mitteldeutschen Eisenbahnverband. Ergänzung der Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement. Aenderungen resp. Ergänzungen der Classification.

32. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a) Stettin mit Magdeburg-Halberstadt. Nachtrag VI, gültig vom 1/5. 74 ab, enthält anderweite Eilgutfrachtsätze.
b) Braunschweig mit Magdeburg-Halberstadt. Nachtrag XVII, gültig vom 1/5. 74 ab, enthält reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Classifications-Aenderungen und Tarifsätze für die Stationen Börssum und Nauendorf.
c) Berlin-Kölner Gütertarif. Nachtrag XXII, gültig vom 15/5. 74 ab, enthält Bestimmungen zum Betriebs-Reglement, Aufhebung von Tarifsätzen, Classifications-Aenderungen, einen Tarifsatz für Pflastersteine zwischen Piesberg und Berlin und anderweite Eilgutfrachtsätze für Berlin-Stettiner Stationen.
n) Kohlentarif zwischen Oberschlesischen und Magdeburg-Halberstädter Stationen. Nachtrag V, gültig vom 1/5. 74ab, enthält Tarifsätze für Vienenburg (M. H.).
o) Kohlentarif zwischen Niederschlesisch-Märkischen etc. und Magdeburg-Halberstädter Stationen. Nachtrag IV, gültig vom 1/5. 74 ab, enthält Tarifsätze für Vienenburg (M. H.).
r) Hamburg-Berliner resp. Leipziger Gütertarif. Nachtrag VIII, gültig vom 1/5. 74 ab, betrifft directe Expedition von Viehsendungen von und nach Langenweddingen und tarifarische Bestimmungen.

34. Main-Weser-Bahn — Cassel-Frankfurt a. M.

II. Tarife für den directen Güterverkehr:

A. Nordwestdeutsch-Elsass-Lothringischer Eisenbahn-Verband. Haupttarif vom 1/1. 74. (Auf Grundlage des Raum- und Gewichts-Tarifsystems).

7. Nachtrag, gültig vom 15/5. 74 ab, betrifft Aufnahme der Station Neustadt bei Magdeburg in den Verband, mit den für Station Magdeburg gültigen Frachtsätzen.

B. Russisch-Westdeutschen Güterverkehr. Tarif vom 1/12. 72. (Auf Grundlage des Classifications-Tarifsystems). 3. Nachtrag, gültig vom 15/5. 74 ab. Inhalt: Erhöhung der Tarifsätze auf den Russischen Bahnstrecken für Zuckertransporte im Verkehr von und nach den Stationen Riga, Polotzk und Witebsk.

35. Nassauische Eisenbahn.

(Königl. Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden).

Nachtrag VI vom 15/5. 74 zum Tarif für den Saarbrücken-Nassauischen Verkehr. Aufnahme der Stationen Hattersheim. Flörsheim und Hochheim der Nassauischen Eisenbahn. Gratis.

36. Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

I. Hamburg-Oberschlesischer-Güter-Verkehr.

Nachtrag VIII. v. 20/5. 74. Tarifirung des Artikels Fette und Fettwaaren.

II. Directer Verkehr der Niederschlesisch-Märkischen mit der Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Nachtrag V. v. 15/5. 74. Ermässigte Frachtsätze für die Artikel: Wollgarn, Leinengarn und Werggarn und Tarifirung des Artikels: Lumpen.

III. Directer Tarif der Niederschlesisch-Märkischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn für Niederschlesische Steinkohlen.

Nachtrag IV. v. 1/5. 74. Directe Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Vienenburg der Magdeburg-Halberstädter Bahn.

39. Oberschlesische Eisenbahn.

I. Localverkehr der Oberschlesischen Eisenbahn. Auf allen zum Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmern gehörigen Bahnen tarifiren „Farbeholzextract“ und „Farbeholz gemahlen“ seit 1/5. 74 zur ersten ermäss. Classe.

II. Tarife für den Verbands-Güterverkehr.

A. mit allgemeinen Tarifsätzen.

c) Im Schlesisch-Polnischen Verbande via Sosnowice ist der Frachtsatz der Polnischen Beförderungsstrecke für Oberschlesische Steinkohlen nach Czenstochau seit 1/5. 74 von 9 auf $7_{,2}$ Kop. pro Ctr. ermässigt.
f) Nachtrag IV vom 1/5. 74 zum Stettin-Schlesischen Verbandstarif mit Tarifsätzen für den erweiterten Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Oberschlesischen und Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Nachtrag V vom 1/5. 74 mit directen Tarifsätzen zwischen Bromberg, Station der Königl. Ostbahn und Thorn, Station der Königl. Ostbahn und der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stettin andererseits.

Ferner sind „Lumpen“ am 1/4. 74 in die Frachtclasse II resp. A. versetzt worden.

„Caustische Soda (Aetznatron)“ tarifirt im Stettin-Schlesischen Verbande zur Normalclasse.

k) Im Schlesisch-Oberungarischen Verbande tarifiren seit 15/5. 74. „Felle“ zur Classe A. und „Strohteigmasse (pate de paille)“ zur Classe C.
o) Nachtrag III vom 1/5. 74 zum Norddeutsch-Ungarischen Verbandstarif, enthaltend directe Tarifsätze für rohe Hölzer in Wagenladungen.
p) Im Stettin-Galiz.-Rumänischen Verbands-Verkehre werden „Lumpen und Hadern (Stratzen) vom 15/5. 74 zur Classe B. II tarifirt.

B. für einzelne Transport-Artikel.

i) In den directen Tarif für Oberschlesische Steinkohlen-Transporte nach der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ist am 10/5. 74 Station Schöneberg der Berliner Verbindungs-Bahn mit $0_{,25}$ Sgr. pro Ctr. höheren Frachtsätzen, als für Berlin, aufgenommen.

41. Königliche Ostbahn.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

i) Nachtrag II zum Hamburg-Moskauer Verbandstarif, enthaltend Bestimmungen über die Annahme und den Transport Ekel erregender und übelriechender Güter, ferner die An- und Abfuhrgebühren für in Hamburg ankommende und abgehende Güter, ferner die Abänderung und Reduction der im Tarife enthaltenen alten Entfernungs- und Längen-Maasse von Meilen auf Kilometer, Fuss auf Meter sowie die Aufhebung der auf Seite 36—39 für die Deutsche Beförderungsstrecke angegebenen Frachtsätze, an deren Stelle die Seite 3 des qu. Nachtrags aufgeführten neuen Sätze treten.
s) An Stelle des Tarifs für den directen Hamburg-Preussischen Güter-Verkehr via Berlin vom 1/9. 69 ist mit dem 1/5. 74 ein neuer Tarif via Wittenberge-Berlin getreten; Preis 5 Sgr. — Der Tarif umfasst die Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits sowie Station Posen der Oberschlesischen und die Stationen Insterburg, Königsberg, Elbing, Danzig, Bromberg, Thorn, Kreuz, Wirballen (nur für Locomotiven und Eisenbahnfahrzeuge), Cüstrin (nur für Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl in Quantitäten von 100 Ctr. und darüber) und Braunsberg (nur für Flachs etc.) andererseits. Betheiligt sind die Berlin-Hamburger, die Oberschlesische und die Ostbahn.
u) Bekanntmachung, betreffend Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Schwellentransporte von Danzig und Schulitz nach Bebra im Ostdeutsch-Rheinischen Verbande vom 15/5. 74 ab.
x) Hamburg-Lübeck-Moskauer Eisenbahn-Verband. Gültig vom 15/5. 74 Preis 5 Sgr. — Der Tarif bezieht sich auf Sendungen von Hamburg und Lübeck nach Moskau via Güstrow-Stettin-Stolp-Danzig und via Güstrow-Stettin-Krenz resp. via Witebsk-Smolensk und via St. Petersburg. Betheiligt sind die Grosse Russische, die Dünaburg-Witebsker, die Witebsk-Oreler, die Moskau-Brester, die Oberschlesische, die Berlin-Stettiner, die Mecklenburgische Friedrich-Franz, die Lübeck-Büchener und die Ostbahn.

43. Pfälzische Eisenbahnen.

I. Hessisch-Pfälzischer Güterverkehr:

1. III. Nachtrag zum Tarife vom 1/11. 73, enthaltend anderweite Frachtsätze des Specialtarifs II, gültig vom 15/5. c. 6 Kr.

2. Nachtrag I zum provisorischen Tarife vom 31/12. 73 für den directen Güterverkehr der Stationen Kirchheimbolanden und Morschheim einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und Pfälzischen Bahnen andererseits, enthaltend anderweite Tarifsätze des Specialtarifs II, gültig vom 15/5. 74 gratis.

II. Main-Neckar-Pfälzischer Güterverkehr: IV. Nachtrag zum Tarif vom 1/3. 72, enthaltend anderweite Tarifsätze des Specialtarifs II, gültig vom 15/5. 74 3 Kr.

III. Saarbrücken-Hessisch-Pfälzischer Güterverkehr: Nachtrag V zum Tarife vom 1/4. 71, enthaltend theilweise anderweite Tarifsätze des Specialtarifs II, gültig vom 15/5. 74 12 Kr.

IV. Pfälzisch-Badischer Güterverkehr: Die directen Frachtsätze für den Güterverkehr der Stationen Ludwigshafen, Maximiliansau und Homburg einerseits und Badischen Stationen andererseits sind aufgehoben und durch einen neuen, nach dem Gewichts- und Wagenraumsystem aufgestellten directen Tarif, gültig vom 20/5. 74, ersetzt. Dieser Tarif enthält zugleich neue Taxen für die Badischen Stationen Mannheim (Bahnhof, Rhein- und Neckarhafen) und Maxau einerseits und die Pfälzischen Stationen andererseits. 18 Kr.

V. Tarif 1 für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus den Königl. Preussischen Saargruben und von den Pfälzischen Grubenstationen Bexbach, Homburg und St. Ingbert nach den inneren Pfälzischen Stationen, gültig vom 15/5. 74 6 Kr.

VI. Tarif 2 für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus den Königl. Preussischen Saargruben und von Pfälzischen Grubenstationen Bexbach, Homburg und St. Ingbert nach Pfälzischen Rheinstationen, gültig vom 15/5. 74 6 Kr.

VII. Tarif 3 für den gleichen Transport nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, gültig vom 20/5. 74 9 Kr.

45. Rheinische Eisenbahn.

I. Localtarif.

Am 1/5. c. ist ein neuer Localtarif, gültig für sämmtliche Strecken,

erschienen. 1 Thlr. Der Tarif vom 1/7. 66 nebst sämmtlichen Nachträgen wird hierdurch aufgehoben.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

2. Aufnahme der Station Wahlheim der Hessischen Ludwigsbahn in den directen Rheinisch-Hessischen Kohlenverkehr vom 1/12. 72. gratis.

3. Vom 15/5. ab werden Harrasse, neue unzerlegte, nach Classe I mit 100 Procent Aufschlag unter Berechnung von 25 Ctrn. in minimo für jeden verwendeten und räumlich ausgenutzten Wagen tarifirt. Bei Aufgabe als Eilgut werden ebenfalls 100 Procent zur Eilguttaxe geschlagen.

5. Einführung des IX. Nachtrages vom 1/5. 74 zum Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarife vom 1/11. 72 — 2 Sgr. —; enthaltend: directe Frachtsätze für die Bayerische Staatsbahn-Station Partenstein.

Anwendung der im III. Nachtrage zum Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Tarife vom 1/11. 72, Specialtarif I (Getreide) im Verkehre zwischen Passau und Aachen, Bonn, Köln, Siegburg verzeichneten Frachtsätze, an Stelle der im Ausnahmetarif V des VI. Nachtrages zu genanntem Tarife im Verkehre zwischen Passau und Limbach transit mit den erwähnten Stationen vorgesehenen Sätze.

Beförderung von Delicatessen, mit Ausnahme von „frischen Fischen", während der diesjährigen Sommermonate in den Packwagen der diesseitigen Schnellzüge im Verkehre mit Oesterreichischen Stationen, gegen Erhebung der doppelten Eilgutfracht.

12 h. Einführung des IV. Nachtrages zum Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Gütertarife vom 1/3. 73, enthaltend modificirte Frachtsätze für Furth a/W., Kralup und Pilsen, sowie allgemeine Frachtsätze für Kleinmünchen, Linz, St. Pölten, St. Valentin und Wels unter Aufhebung der im Tarife vom 1/3. 73 für die genannten Stationen publicirten Frachtsätze.

13 und 16. I. Nachtrag vom 1/3. 74, gratis, und II. Nachtrag vom 1/5., 1 Sgr., zum Rheinisch-Belgischen resp. Rheinisch-Belgisch-Französischen Tarife vom 1/8. 73 und 1/9. 73. Ersterer enthält modificirte Frachtsätze für Kohlen im Verkehre zwischen Gelsenkirchen und Belgischen und Französischen Stationen; letzterer enthält neu aufzunehmende Artikel in die Waaren-Classification der genannten Tarife und hebt die zwischen Bleyberg, Moresnet und Montzen-Moresnet einerseits und den Rheinischen Stationen Aachen, Crefeld, Uerdingen, Duisburg, Mülheim a. d. R., Neuss und Essen andererseits bestehenden directen Frachtsätze auf.

47. Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

II a. Nachtrag II zum Tarife für den Braunkohlenverkehr von Aussig-Teplitzer etc. Stationen nach Sachsen und weiter via Bodenbach vom 1/5. 74 enthält Frachtsätze für einige neu aufgenommene Stationen.

II g. Nachtrag VII zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Hannoverschen, der Braunschweigischen und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen (westliche Linien) andererseits vom 15/5. 74 enthält reglementarische und Tarifbestimmungen, Classifications-Aenderungen und neue, sowie abgeänderte Frachtsätze.

II p. Nachtrag II zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg (Köln-Minden via Harburg), Harburg, Bremen, Geestemünde und Bremerhaven einerseits und Stationen der Kaiser Franz-Josef-Bahn, sowie der Böhmischen Westbahn andererseits via Leipzig-Eger vom 10/1. 74 enthält ermässigte Frachtsätze in Eilgut und Normalclasse für einige Stationen.

II u. Tarif für den Braunkohlenverkehr von Aussig-Teplitzer und Oesterreichischen Staatsbahn-Stationen nach solchen der Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Eisenbahn via Bodenbach-Kamenz vom 1/5. 74. Sächsische Staatsbahn (Tr.).

II v. Tarif für den Braunkohlenverkehr von Dux-Bodenbacher Stationen nach solchen der Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft via Bodenbach-Kamenz vom 1/5. 74. Sächsische Staatsbahn (Tr.).

II w. Tarif für den Stettin-Sächsischen Verbands-Güterverkehr via Lübbenau-Kamenz vom 1/5. 74 (gratis). Berlin-Stettiner Eisenbahn, Berlin-Görlitzer Eisenbahn (Tr.) und Sächsische Staatseisenbahn.

II x. Tarif für den Stettin-Böhmischen Verbandsverkehr via Lübbenau-Kamenz-Bodenbach-Aussig vom 1/5. 74. Berlin-Stettiner Eisenbahn, Berlin-Görlitzer Eisenbahn (Tr.), Sächsische Staatsbahn (Tr.), Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Oesterreichische Staatsbahn.

II y. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg, Lübeck und Berlin einerseits und Böhmisch-Mährischen Stationen andererseits via Lübbenau-Kamenz-Bodenbach vom 1/5. 74. Berlin-Hamburger Eisenbahn, Lübeck-Büchener Bahn, Berlin-Görlitzer Eisenbahn (Tr.), Sächsische Staatsbahn (Tr.), Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Oesterreichische Staatsbahn.

48. Thüringische und Werra-Bahn.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

a) Hannover-Thüringischer Verband via Halle. Dienstbefehl Nr. 15, Transportvergünstigungen für Bremer Ausstellungsgegenstände betreffend;

b) Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verband via Arnsberg-Gerstungen resp. Dortmund-Arnsberg-Gerstungen. Nachtrag V vom 1/5. 74, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und der Waaren-Classification. Berichtigung von Druckfehlern, Aufhebung bestehender und Aufnahme neuer Tarifsätze. Dazu Dienstbefehl Nr. 28 (Littr. A.), betr. Errichtung der Filial-Expedition „Gutehoffnungshütte" bei Oberhausen.

c) Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Dienstanweisung Nr. 48, enthaltend Bestimmungen über Beförderung der Königsberger Ausstellungsgegenstände. Ferner Dienstanweisung vom 15/5. 74, betreffend anderweite Instradirung des Güterverkehrs nach und von der Main-Neckar- und der Badischen Bahn, sowie nach und von den Pfälzischen Bahnen und den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen via Mannheim.

d) Mitteldeutsch-Schlesischer Verband. Nachtrag III vom 10. Mai 74, enthaltend Sätze für die neu aufgenommenen Stationen Hochheim der Nassauischen, Völklingen und Beckingen der Saarbrücken-Trierer Bahn, sowie Salzsätze zwischen Myslowitz und Frankfurt a/M. Dazu Dienstanweisung Nr. 3 vom 10/5. 74, Transportvergünstigungen für Breslauer Ausstellungsgegenstände betr. Ferner Dienstanweisung vom 15/5. 74, Instradirungsvorschriften enthaltend (cfr. ad c. Mitteld. Verbd.);

e) Badisch-Mitteldeutscher Verband. Dienstanweisung vom 15/5. 74, enthaltend Instradirungsvorschriften. (cfr. ad c. Mitteld. Verbd.);

f) Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Wie vor. (cfr. ad c. Mitteld. Verbd.);

g) Schlesisch-Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband. Nachtrag IV vom 1/5. 74, Tarifsätze für Station Schiltigheim enthaltend. Dazu Dienstanweisung Nr. 5 vom 1/5. 74, Instradirungsvorschriften enthaltend. Ferner Dienstanweisung vom 15/5. 74, Instradirung des Verkehrs betreffend. (cfr. ad c. Mitteldeutscher Verbd.);

h) Mitteldeutsch-Galizisch-Rumänischer Verband. Dienstanweisung vom 1/5. 74, enthaltend Instradirungsvorschriften (cfr. ad c. Mitteld. Verbd.);

i) Neuer Tarif vom 15/5. 74 für den directen Personen-, Gepäck-, Güter- etc. Verkehr zwischen Thüringischen Stationen einerseits und Saalbahn-Stationen andererseits. (12 Sgr.)

50. Königlich Westfälische Eisenbahn.

II. Tarif für den directen Güterverkehr.

a) des Westfälischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag XXIV, gültig vom 1/5. 74 (gratis), enthält:
   1. Ergänzungen zu den Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement,
   2. Ergänzungen und Aenderungen der Waarenclassification,
   3. Berichtigungen der Tarifsätze etc.

c) des Hannover-Rheinischen Eisenbahn-Verbandes. Nachtrag III, gültig vom 10/5. 74 (gratis), enthält:
   1. Ergänzungen zu den Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement,
   2. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification,
   3. Aenderungen in den Tarifsätzen,
   4. Tarifsätze des Ausnahme-Tarifs E,
   5. Berichtigungen von Druckfehlern.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

54. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

1. Nachtrag II zum directen Kohlentarif nach Sachsen und weiter via Bodenbach vom 15/10. 73, giltig mit 1/5. 74.

2. Directer Kohlentarif nach Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Bahn, giltig mit 1/5. 74.

Diese Tarife sind mit 10 Kreuzer pro Stück bei der Direction zu Teplitz käuflich zu haben.

65. K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. I. Nachtrag zum Reglement und zu den Tarifen vom 1/2. 74. Specialtarif für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Fassdauben und sonstigem Nutzholz.

71. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Inland.

II. Tarife für den directen Güter-Verkehr.

Tarif für den directen Transport Böhmischer Braunkohlen von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn via Aussig. (Nachtrag I vom 1/6. 74; Nachtrag II giltig vom Tage der Eröffnung der Bielathalbahn.) Tarif für den directen Transport mineralischer Kohle aus den Kladno-, Buschtêhrader, Wotwowicer und Rakonicer Kohlenrevieren via Kralup. (Nachtrag 1. vom 1/6. 74.)

Ausland.

5) Directe Tarife im Norddeutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbande.

5b) Heft II, (Stettin mit Sächsischen, Böhmischen, Mährischen und Oesterreichischen Stationen via Görlitz (Reichenberg) und via Liebau; — Nachtrag VII vom 1/6. 74.

72. K. k. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Inland.

Ausgabe des X. Nachtrages zum Zirkeltarif vom 1/8. 71, enthält Frachtsätze für den Verkehr mit Elbethalbahnstationen, solchen der Böhmischen Westbahn und Transitsätze für Prag. (Dienstbefehl Sammlungs-Nr. 88.)

Ausgabe des I. Nachtrages zum Specialtarif für Kohle und Coaks vom August 73. (Sammlungs-Nr. 96.)

Aufhebung der Gemeinschaftstarife für den Verkehr mit der Grammat-Neusiedler Bahn, Tarif für den Verkehr zwischen Staatsbahn- und Grammat-Neusiedler Bahnstationen vom 1/12. 71. — Ausnahmstarif v. 30/9. 72 und Kohlentarif vom 20/2. 72. (Sammlungs-Nr. 97.)

Tarifirungen von Papier im Verkehre mit Triest und Fiume. (Sammlungs-Nr. 103.)

Erstellung neuer Frachtsätze für Neufelder Kohle nach Stationen der Neu-Szönyer Linie. (Sammlungs-Nr. 105.)

Theilweise Aufhebung des Ausnahmstarifes für Flachs und Werg vom März 71. (Sammlungs-Nr. 108.)

Berechnung der Manipulationsgebühr für die im Eilgut-Tarife ermässigten Artikel. (Sammlungs-Nr. 110.)

Ausgabe des 1. Nachtrages zum Oesterreich-Ungarischen Verbandtarif vom 20/6 73. Enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Staatsbahn- und Elbebahnstationen. (Sammlungs-Nr. 113.)

B. Ausland.

I. Norddeutscher Verkehr.

Tarifirung von Mineralwasser im Preussisch-Ungarischen Verbandsverkehr. (Sammlungs-Nr. 85.)

Tarifirung von Eichelhülsen im Verkehre mit Dresden-Leipzig etc. etc. (Sammlungs-Nr. 86.)

Einbeziehung der neu eröffneten Strecke Lübbenau-Kamenz in den Stettin-Böhmischen Verbandsverkehr. (Sammlungs-Nr. 89.)

Einbeziehung derselben Strecke in den Verkehr mit Hamburg, Lübeck und Berlin. (Sammlungs-Nr. 90.)

Ausgabe des IV. Nachtrages zum Heft I des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes. (Sammlungs-Nr. 99.)

Ausgabe des IV. Nachtrages zum III. Heft des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes. (Sammlungs-Nr. 100.)

Ausgabe des V. Nachtrages zum III. Heft des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Veobandstarifes. (Sammlungs-Nr. 115.)

II. Directer Schiffsverkehr.

Einführung neuer Billets im Verkehre mit Stationen der unteren Donau und Fahrpreisermässigungen. (Sammlungs-Nr. 83.)

III. Verkehr mit dem Orient.

Die Verpackung der Zuckersendungen nach dem Orient betreffend. (Sammlungs-Nr. 94.)

IV. Oesterr.-Ungar.-Russischer Verkehr

Erhöhung der Frachtsätze für Zucker rücksichtlich derRussischen Strecke. (Sammlungs-Nr. 95.)

V. Schweiz.-Oesterr.-Ungarischer Verkehr.

Aenderung der Specialtarifes Nr. 3 im Nachtrage II zum directen Tarif vom 1/1 73. (Sammlungs-Nr. 91.)

VI. Directer Braunkohlen-Verkehr.

Ausgabe eines Tarifes für den directen Transport Böhmischer Braunkohlen nach Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (Sammlungs-Nr. 84.)

Ausgabe des II. Nachtrages zum directen Tarif vom 15/10. 73. (Sammlungs-Nr. 98.)

76. K. K. priv. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft.

II. Tarife für den directen Güterverkehr.

Tarif für den Transport von Zucker von Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. nach der Levante, gültig vom 15/2. 74.

In diesem Tarife sind die Gebühren für die Stationen Brünn, Nordbahn, Mödritz und Raigern jenen für die Station Brünn via Stadelau gleichgestellt worden vom 22/4. d. J. angefangen.

Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Triest und Fiume und Stationen der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn.

Die Frachtsätze dieses Tarifes bei den Stationen Tabor, Beneschau und Prag wurden für Zucker nach Triest auf Fl. $1,_{346}$ nach Fiume auf Fl. $1,_{325}$ gleichgestellt und herabgesetzt.

Uebernahme-Tarif für Getreide von Stationen der K. K. pr. Südbahn, K. K. pr. Mohacs-Fünfkirchner und K. Ungarischen Fünfkirchen-Barcser Bahn nach Stationen der Rheinischen Bahn vom 15/10. 72.

Hierzu ist ein vom 15/5. 74 gültiger I. Nachtrag, enthaltend die Frachtsätze für die Stationen Aachen loco und transit, erschienen. (gratis).

Tarif für den directen Frachtenverkehr zwischen den Südbahnstationen Wien (Matzleinsdorf) und Ofen einerseits und Stationen der Donau-Draubahn wurde mit 20/5. d. J. eingeführt. (gratis).

Officielle und Privat-Anzeigen.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für die Stationen Erkner, Finkenheerd, Greiffenberg, Sagan, Malmitz, Ober-Leschen, Modlau, Reisicht und Gassen erforderlichen 9 Centesimal-Brückenwaagen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Sonnabend, den 4. Juli cr., Mittags 12 Uhr

im Bureau des Unterzeichneten in Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Centesimal-Brückenwaagen"

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnung liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 18. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Die Herstellung der Bahnwärterhäuser der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn soll in sechs Accorden, welche die innerhalb einer Bausection liegenden Wärterhäuser umfassen, verdungen werden.

Hierzu qualificirte Bau-Unternehmer, welche dabei zu concurriren wünschen, wollen die Blanquets in den betreffenden Sectionsbureaus: Einsiedel, Zwönitz, Aue, Eibenstock, Schöneck und Markneukirchen, woselbst auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen, entnehmen und die ausgefüllten Blanquets versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Bahnwärterhäuser"

längstens bis zum

11. Juli dieses Jahres

bei dem technischen Hauptbureau der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft, Chemnitz, Beckerstrasse 17 F., portofrei einreichen.

Es umfasst der

I. Accord, Erfenschlag-Meinersdorf, 24 Bahnwärterhäuser verschiedener Classen nebst Nebengebäudchen,
II. Accord, Meinersdorf-Niederlössnitz, 28 dergleichen,
III. Accord, Niederlössnitz-Wolfsgrün, 20 dergleichen,
IV. Accord, Wolfsgrün-Jägersgrün, 26 dergleichen,
V. Accord, Jägersgrün-Zwota, 19 dergleichen.
VI. Accord, Zwota-Klingenthal-Adorf, 29 dergleichen.

Die Auswahl unter den Bewerbern, die an ihre Gebote bis zum **25. Juli laufenden Jahres** gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Dresden, den 17. Juni 1874.

Schickert. Sorge.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Anlieferung von

1) 30 000 Stück Mittelschwellen und
2) 6005 Stück oder rot. 18610,₀ laufende Meter eichener Weichenschwellen

für die Bebra-Friedländer Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Submissionsformulare können bei uns eingesehen, die letzteren auch auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien von uns bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Anlieferung von Mittel- und Weichenschwellen"

bis spätestens zu dem am

Montag, den 13. Juli cr., Vormittags 11 Uhr,

bei uns anstehenden Termine einzureichen, in welchem die eingehenden Angebote erbrochen werden.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Frankfurt, den 18. Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königliche Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Anlieferung der für die oberen Etagen des Arbeitsgerüstes, sowie für das Leergerüst der Werrabrücke bei Oberrieden erforderlichen

1100 Cubikmeter geschnittenen tannenen und
16 Cubikmeter dergleichen eichenen Hölzer

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden und ist hierzu Termin auf

Sonnabend, den 11. Juli 1874, Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Abtheilungsbureau anberaumt, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Holzlieferung zur Werrabrücke"

frankirt an den Unterzeichneten einzusenden sind.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Lieferungs-Bedingungen und Holzverzeichnisse liegen auf dem hiesigen Abtheilungsbureau zur Einsicht aus, auch können Submissionsformulare von da bezogen werden.

Witzenhausen, den 20. Juni 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Kirsten.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Für eine anzulegende Wasserleitung soll die Lieferung von 2075 laufende Meter geraden, gusseisernen Muffenröhren von 120 Millimeter lichter Weite bei mindestens $2,_{840}$ Meter Baulänge nebst einer kleinen Parthie Façonröhren von gleicher Weite, im Wege der Submission vergeben werden.

Die Röhren sind vor deren Ablieferung mit einem Druck von 20 Atmosphären zu probiren und innen wie aussen sorgfältig zu asphaltiren.

Die Lieferung hat franco Bahnhof Plauen i. Voigtlande spätestens bis Mitte September d. J. zu erfolgen.

Offerten mit Angabe des Preises pro laufenden Meter Baulänge für die geraden Muffenröhren und pro Centner für die Façonstücken sind bis zum

2. Juli a. c.

versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wasserleitungsröhren"

an den Unterzeichneten einzusenden.

Chemnitz, den 21. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. 32666b Bergk.

Oldenburgische Eisenbahnen.

Die nachstehenden auf hiesigem Bahnhofe lagernden alten Materialien:

Bruch-Schmiedeeisen	ca. 10000 K.
Dreh- und Hobelspäne	„ 10000 „
Ord. Gusseisen	„ 7500 „
Hartguss	„ 2500 „
Gusseiserne Roststäbe	„ 2000 „
Gussstählerne Bandagen	„ 1500 „
Gussstahl von Federn und Feilen	„ 2000 „

sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Die Verkaufsbedingungen werden auf eingehende Anträge von hier mitgetheilt.

Kaufserbietungen sind bis zum **1. Juli d. J.** einzureichen.

Oldenburg, den 17. Juni 1874.

Eisenbahn-Material-Verwaltung.
Wolff.

☞ Beiliegend Prospect von K. W. Kreidel in Wiesbaden über **Schule des Locomotivführers** von J. Brosius und R. Koch. ☜

☞ Um baldgefällige Erneuerung der Abonnements für das dritte Quartal wird ergebenst ersucht. ☜

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 52. 1874.

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag**; Montags u. eventuell bei Bedürfniss Mittwochs je 1 Beiblatt. Vierteljährlich für $1\frac{1}{3}$ Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzbandporto wird extra berechnet. Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen und Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierzehnter Jahrgang.

Leipzig, den 3. Juli 1874. (Schluss der Nummer: 1. Juli, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königlichen General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen ist die Haltestelle Schönfeld (zwischen den Stationen Wolkenstein und Annaberg an der Flöha-Annaberger Linie gelegen) vom **25. Juni d. J.** an zur Güterstation erhoben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen.

Berlin, den 26. Juni 1874.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Ferneres über Vereinfachung des Personen-Billet-Apparates.

Die Ventilation dieser wichtigen Frage hat in der neueren Zeit zu vielfachen Vorschlägen geführt, von denen leider nicht ein einziger für die practische Einführung empfohlen werden konnte.

Die in No. 38 dieser Zeitung publicirte Einrichtung der Bergisch-Märkischen Bahn, für die auf kleineren Stationen selten vorkommenden Verbrauchs-Fälle Blanquet-Billets zu verwenden, auf welche die Bestimmungsstation und der Tarifsatz mit der Feder verzeichnet wird, ist jedenfalls schon ein bedeutender Schritt zur Vereinfachung des in Rede stehenden Apparates. Für Diejenigen, welchen die besprochene Einrichtung durch eigene Anschauung nicht zugänglich geworden ist, bringt die Publication nicht hinreichende Aufklärung darüber, ob der Billeteur vor Ausgabe des Billets ein Duplicat oder eine Notiz über den Geldbetrag behalten soll. Es ist dies ein nicht zu umgehendes Verlangen. Der Billeteur muss zu jeder Zeit seine Casse controlirbar abschliessen können; und zwar durch Nachweis der verbrauchten Billets und in dem besprochenen Falle auch durch Beläge, welche bei der Controle mit den durch die Schaffner eingesammelten und abgelieferten Documenten verglichen werden können.

Sollte das bei der Bergisch-Märkischen Bahn eingeführte Verfahren dieser Forderung nicht entsprechen, so würde folgender Vorschlag vielleicht einige Beachtung verdienen:

Die Blanquet-Billets sind mit einem am Rande angeklebten Coupon von gewöhnlichem Schreibpapier von Form und Grösse des Billets selbst versehen. Der Billeteur legt vor der Expedition des Billets zwischen das Blanquet und den Coupon ein stets bequem zur Hand liegendes Stück Umdruckpapier, bewirkt die entsprechende Notiz mit einem harten Bleistifte, und behält den Coupon vor Verausgabung des Fahrbillets zurück.

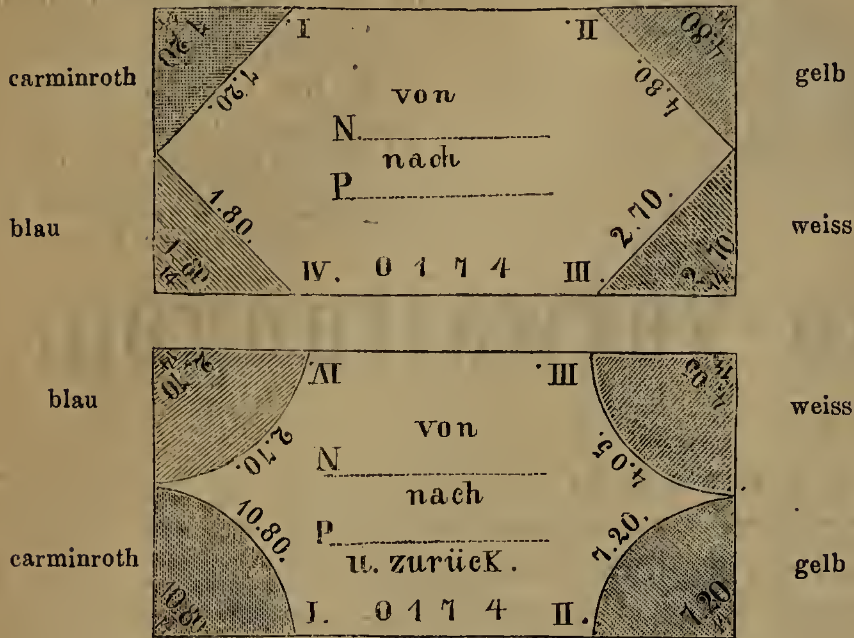
Sollte es als wünschenswerth erachtet werden, so könnten für die verschiedenen Classen verschiedene Farben des Umdruck-Papiers zur Verwendung kommen. Der Coupon ist an einer bestimmten Stelle mit einem Klebemittel präparirt, so dass derselbe nach der Expedition des Zuges auf eine Seite eines Controlbuches mit der Notiz des Datums und der Zugnummer aufgeklebt werden kann.

Der oben gestellten Forderung ist also auf vollständige Weise Genüge geleistet.

Jedenfalls trifft dieses auch zu bei Anwendung des an verschiedenen Orten dieser Zeitung angedeuteten Verfahrens, welches darin besteht, durch das Aufdrücken eines „R" ein Billet erster oder zweiter Classe in ein Retourbillet der nächst niederen Classe umzuwandeln. Es ist daran aber die Voraussetzung geknüpft, dass unter allen Umständen ein Retour-Billet gleichwerthig ist mit dem Tour-Billet der nächsthöheren Classe. Diese Tarifirung ist nicht bei allen Bahnen eingeführt.

Ich komme nun zu einem Vorschlage, welcher dahin zielt, auch bei frequenten Stationen eine erhebliche Vereinfachung des Billet-Ausgabe-Verfahrens herbeizuführen.

Es sollen hierbei die Billetgattungen bezüglich der verschiedenen Bestimmungsstationen beibehalten, die Einrichtung aber derart getroffen werden, dass dasselbe Billet für die vier Wagenclassen und für die Tour- und Retour-Fälle verwendet werden kann.



Wie die vorstehenden Figuren andeuten,*) von denen die obere die Vorder-, die untere die Rückseite darstellt, sind die vier Ecken des Billets besonders markirt, und erhalten die verschiedenen Classen verschiedene Farbenschraffirungen. Eine jede Station des durchgehenden Verkehrs erhält eine Nummer, welche den Billets in den vier Ecken aufgedruckt ist. Im vorliegenden Falle hat die Station N die Nummer 14 erhalten. Es sind zwei, etwas modificirte Stempelpressen nebeneinander aufzustellen, von denen die links stehende die Tourbillets stempelt und zugleich einen Coupon ungefähr bei der gezeichneten Diagonale abschneidet. Die rechts placirte Presse, welche die Coupirung in Form eines Kreisausschnittes bewirkt, ist für die Abstempelung der Retourbillets bestimmt.

Alles Uebrige der Grundidee ist aus den Skizzen deutlich zu ersehen. Es ist hier der Fall gewählt, dass eine Bahnverwaltung die Preise für den Personenverkehr derart festgestellt habe, dass die vierte Classe $0{,}_{15}$, die dritte $0{,}_{25}$, die zweite $0{,}_{40}$ und die erste $0{,}_{60}$ Mark pro Meile zu zahlen hat, und dass die Entfernung der Station N... von der Station P... 12 Meilen betrage. Es wurde ferner angenommen, dass bei Benutzung der Retourbillets ein Aufschlag von 50 % beliebt sei. Beide Stempelpressen geben die Abstempelung unmittelbar hinter der Abtrennungslinie, ungefähr an der Stelle, wo die Fahrpreise aufgedruckt sind.

Beispielsweise möge ein Reisender auf der Station N... ein Retourbillet zweiter Classe nach der Station P... verlangen. Der Billeteur fordert 7 Mark 20 Pfennige und stösst die gelbe Ecke des Billets, die Rückseite nach oben haltend, in der entsprechenden schrägen Richtung — diese Haltung braucht nur eine annähernd richtige zu sein — und mit der erforderlichen Kraftanstrengung, in die Oeffnung der rechts stehenden Stempelpresse. Es erhält hierdurch der Aufdruck des gezahlten Preises die Abstempelung und der Coupon selbst, welchem derselbe Geldwerth aufgedruckt ist, wird in runder Form abgeschnitten und fällt in eine unterhalb der Presse angebrachte Schublade.

*) Zu der vorstehenden Zeichnung theilt uns der Herr Verfasser, nachdem dieselbe bereits in Holz geschnitten, noch folgende Wünsche mit, welche sich auf dem Holzstock nur theilweise noch erledigen liessen:

1. Die Preisangaben in den Coupons müssen möglichst weit nach den Ecken zu gedruckt werden. Es wird in der Praxis nicht möglich sein, die Coupirung genau in der Form der schraffirten Abschnitte auszuführen; es wird aber durchaus erforderlich sein, dass auch bei einer etwas unregelmässigen Abtrennung der Abschnitte die Werthangabe auf denselben sichtbar bleibt.

2. Die Bezeichnung von N.... nach P.... der Vorderseite würde besser nur den oberen Theil der Karte einnehmen — etwa nur ein Viertel der ganzen Fläche — damit noch hinreichend Raum bleibt für etwaige Notizen der Stationsvorsteher zur Bezeichnung einer unterbrochenen Fahrt etc.

3. Es würde sich empfehlen, wenn die bleibende Preisangabe weiter vom Coupon abgerückt würde.

Sofort nach der Expedition des Zuges sammelt der Billeteur die in den Schubladen beider Pressen vorhandenen Abschnitte und heftet dieselben der Reihe nach auf ein durch ein Klebemittel präparirtes Papierstück, auf welches mit der Feder das Datum, die Zugnummer und der Totalwerth der aufgeklebten Billet-Abschnitte notirt wird.

Das als Beispiel gewählte Billet enthält sechs verschiedene Preise. Aus der Zusammenstellung zweier dieser Werthe oder der entsprechenden Auswahl unter denselben, könnte vielleicht auch der Preis für die Schnell- oder Courier-Züge bestimmt werden, so dass die gewöhnlichen Personenzug-Billets auch für letztere zu benutzen wären.

Die Realisirung der angedeuteten Grundidee, die im Speciellen immerhin noch verschiedene Modificationen erleiden könnte, würde folgende Vortheile zur Folge haben:

1. Von den jetzt erforderlichen Billetsorten wird späterhin nur der siebente Theil und bei Benutzung der Personenzugs-Billets auch für die Schnellzüge nur etwa 10 % davon beansprucht.
2. Der Billeteur kann sofort nach der Expedition des Zuges ohne grosse Mühe die Casse abschliessen und event. einem Stellvertreter oder einem andern, ihn ablösenden Beamten, dieselbe übergeben.
3. Wird die Einrichtung getroffen, dass niemals an eine und dieselbe Person zur Benutzung einer bestimmten Wagenclasse mehr als ein Billet ausgegeben wird, die selten vorkommenden Militär- und Hunde-Billets aber durch einen Handstempel besonders als solche markirt werden, so wird für die Eisenbahn-Statistik ein bedeutend zuverlässigeres Material geschaffen, als dies bisher der Fall war.

Um Beurtheilung der in obigen Zeilen niedergelegten Grundidee und event. um Verbesserungs-Vorschläge für die practische Ausführung wird gebeten.

Celle, im Juni 1874. G.

Die beabsichtigte Reform der Eisenbahn-Frachttarife im Deutschen Reiche.

Nach der Denkschrift des Reichs-Eisenbahnamts, die Erhöhung der Gütertarife betreffend.

Der Deutsche Reichskanzler hat sich bekanntlich unter Vorlegung einer Denkschrift dem Bundesrath gegenüber mit einer mässigen Erhöhung der Eisenbahn-Frachttarife mit der Voraussetzung einverstanden erklärt, dass gleichzeitig oder doch sobald als die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, das in der Denkschrift empfohlene Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelangt.

Die Beschlüsse, welche der Bundesrath in seiner Sitzung vom 11. Juni darauf hin fasste, gehen nach dem Reichs-Anzeiger dahin:

1) dass vom Standpuncte des Reiches gegen eine mässige im Durchschnitt den Betrag von 20 Procent nicht überschreitende Erhöhung der Eisenbahn-Frachttarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, dass, sobald als die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, spätestens mit dem 1. Januar 1875, das in der Denkschrift empfohlene Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelange, dass indessen diejenigen Bahnverwaltungen, welche das in der Denkschrift als das „natürliche" (Elsass-Lothringische) bezeichnete Tarifsystem bereits eingeführt haben, solches beibehalten dürfen und dass dessen weiterer Einführung nichts entgegensteht;

2) dass interemistisch eine Erhöhung der bestehenden Gütertarife unter Ausschluss zur Zeit geltender Sätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl und Mühlenfabrikate durch einen Zuschlag von höchstens 20 Procent herbeigeführt werden dürfe;

3) dass bei demnächstiger Normirung der Sätze zu dem Zwecke, die Frachteinheiten der generellen Wagenladungsclassen zu der Frachteinheit für Stückgut in ein angemessenes Verhältniss zu bringen, dahin zu wirken sei, dass die Differenz in den Sätzen für Classe A nicht weniger als 33⅓ Procent, für Classe B nicht weniger als 50 Procent der Sätze für Stückgut betrage;

4) dass die Vorschriften für die Beförderung von Stückgut, wie folgt, zu normiren:

Zu den Frachtsätzen der Stückgutclasse werden alle Güter befördert, welche der Versender nicht als Eilgut oder Wagenladung aufgiebt, beziehungsweise welche nicht nach den bestehenden Vorschriften als Wagenladungen zu berechnen sind.

Die Fracht wird nach dem Gewicht der Sendung berechnet mit der Maassgabe, dass für jeden Cubikmeter Wagenraum, welchen die Sendung nach der Feststellung der Versandt-Güterexpedition in Anspruch nimmt, die Fracht für mindestens 3 Centner = 150 Kilogramm erhoben wird.

Ueberschiessende Bruchtheile eines Cubikmeters werden mit $^3/_{10}$ Centner = 15 Kilometer für jede angefangene 100 Cubikdecimeter berechnet. Der Frachtminimalsatz beträgt $0,_4$ Mark;

5) dass Salz und Kartoffeln der niedrigsten Tarifclasse, Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate derjenigen ermässigten Wagenclasse zugetheilt werden, deren Sätze den zur Zeit geltenden am nächsten stehen;

6) dass die Seite 224 ff. der Denkschrift vorgeschlagenen speciellen Tarifvorschriften nach Anhörung der Delegirten der Eisenbahnverwaltungen und soweit erforderlich, auch des Handelsstandes vom Reichs-Eisenbahn-Amt festgestellt und dem Bundesrathe zur Genehmigung unterbreitet werden, und dass dasselbe Verfahren sowohl in Bezug auf die gleichmässige Einreihung der Artikel in die in der Denkschrift Seite 42 gedachten Specialtarife, als auch hinsichtlich der für das natürliche (Elsass-Lothringische) System erforderlichen Tarifvorschriften beobachtet werde;

7) dass vorbehalten bleibe, nach Ablauf von längstens 5 Jahren eine Revision des Tarifsystems nebst Ausführungsvorschriften vorzunehmen.

Der Bundesrath hat somit die Genehmigung zur Tariferhöhung an die Bedingung geknüpft, dass eine jede Eisenbahnverwaltung vom 1. Januar 1875 ab entweder das auf den Reichseisenbahnen bestehende sogenannte natürliche Tarifsystem, oder das von dem Reichseisenbahnamt empfohlene System unter Aufgabe der bisherigen Classificationen u. s. w. einführt.

In Ausführung des vorstehenden Beschlusses des Bundesraths unter No. 6 hat auch das Reichs-Eisenbahn-Amt die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Privatbahnen bereits veranlasst, im Verein die Wahl von etwa 5 Delegirten zu vermitteln, welche über die von dem Reichs-Eisenbahn-Amt empfohlenen speciellen einheitlichen Tarifvorschriften gehört werden sollen. Die Berathung dieser Angelegenheit soll am 31. Juli d. J. im Reichs-Eisenbahn-Amte stattfinden, und sind die betreffenden Bundesregierungen Seitens des Reichs-Eisenbahn-Amtes ersucht worden, zu dieser Conferenz auch Delegirte der Staats-Eisenbahn-Verwaltung abzuordnen.

Die Aufstellung der dem Elsass-Lothringischen Tarifsystem angepassten Tarifvorschriften hat sich das Reichs-Eisenbahn-Amt vorbehalten, bis feststeht, ob und welche Verwaltungen zur sofortigen Annahme dieses Systems bereit sind, worüber die Deutschen Privatbahnen zur Kundgebung ersucht worden sind.

Wir halten es bei dieser Sachlage für angezeigt, die Grundzüge des vom Reichseisenbahnamt empfohlenen Tarifsystems und die Begründung der beabsichtigten Tarifreform, wie solche in der erwähnten Denkschrift klar und eingehend entwickelt wird, nachstehend zur Information unserer Leser mitzutheilen.

I. Das bisherige Tarifsystem und seine Mängel.

Die Klagen des Deutschen Handelsstandes über die Verworrenheit und Unsicherheit des Tarifwesens der Deutschen Bahnen, sowie über die unabsehbare Mannigfaltigkeit der Güterclassification sind so allgemein und so wohl begründet, dass baldige Abhülfe als ein dringendes Bedürfniss und durch das öffentliche Interesse geboten erscheint.

Diese Verworrenheit und Unsicherheit in den Tarifen ist nicht allein durch die bis vor Kurzem allgemein üblich gewesene Tarifirung nach dem Werthe der Güter, sondern auch dadurch herbeigeführt worden, dass es von Anfang an an allgemeinen Grundsätzen für die Normirung der Eisenbahntarife fehlte, die staatlichen Aufsichtsbehörden auch das ihnen zustehende Recht der Genehmigung der Tarife bei der Zersplitterung des Deutschen Eisenbahnetzes nicht einmal dazu benutzen konnten, übereinstimmende Normen, wenigstens für die in zusammengehörigen Verkehrsgebieten belegenen Bahnen zu schaffen, es vielmehr geschehen lassen mussten, dass von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen bei der Feststellung der Tarife, sowohl für den Localals auch für den Verbandverkehr, nach ganz verschiedenen Grundsätzen verfahren wurde.

Während in der ersten Periode der Entwickelung des Eisenbahnwesens die Tarife sehr einfach und analog den Frachtpreisen der Frachtfuhrleute construirt waren, zwang die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, sowie die über alle Erwartung eingetretene Entwickelung des Verkehrs die Eisenbahnverwaltungen, an den ursprünglich einfachen Tarif anderweite Frachtclassen anzufügen und diesen, wesentlich nach den augenblicklichen Bedürfnissen bestimmt, namentlich bezeichnete Güter zuzutheilen.

Insoweit dabei überhaupt nach Grundsätzen verfahren wurde, legte man besonderes Gewicht darauf, ob die betreffenden Güter vereinzelt oder in grösseren Mengen zur Versendung kommen, ob sie in bedeckten oder in unbedeckten Wagen befördert werden konnten oder sollten, ob sie einen höheren oder geringeren Handelswerth repräsentirten oder für diesen oder jenen Industriezweig eine besondere Bedeutung hatten, und wurde ferner darin unterschieden, ob die Güter vorzugsweise schnell oder mit gewöhnlichen Güterzügen Beförderung finden sollten.

Da jede Bahnverwaltung auf eigene Hand experimentirte, so bildeten sich bald die verschiedenartigsten Tarife, die zu den erheblichsten Unzuträglichkeiten führten, sobald die Güter auf ihrem Transporte mehrere Bahngebiete berührten. Diese Unzuträglichkeiten konnten bei dem Mangel an einheitlichen Normen auch nicht durch die Bildung der Eisenbahnverbände beseitigt werden, traten vielmehr in diesen nur noch mehr hervor.

Es ist zwar nicht thunlich, die zur Zeit auf den Deutschen Bahnen bestehenden 630 Gütertarife mit ihren 5—10 Frachtclassen in ihren Einzelheiten zur Darstellung zu bringen, dies erscheint jedoch auch unnöthig, indem schon der Tarif einer Bahn oder eines Verbandes einen Einblick in das bisherige Tarifsystem gewährt.

Beispielsweise enthält der im sogenannten Tarifverbande vereinbarte und von einer Anzahl Bahnverwaltungen nicht nur für den Localverkehr, sondern auch für deren nachbarlichen resp. Verbandverkehr angenommene Tarif:

1) eine Classe für Eilgut zum Satze von 10 Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von 12 Pf. pro Centner (ohne Benennung bestimmter Güter);
2) eine Classe für alle nicht den nachfolgenden Classen speciell zugewiesenen Güter zum Satze von 5 Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von 12 Pf. pro Centner (Frachtgutclasse I., auch Normalclasse genannt);
3) eine Classe für Stückgut resp. für Güter in Mengen unter 100 Ctr., sofern solche in Mengen über 100 Centner den Classen A. und B. angehören, zum Satze von 4 Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von 12 Pf. pro Ctr. (Frachtgutclasse II.);
4) eine Classe
   a) für bestimmt bezeichnete, in Mengen von 100 Centner und mehr der Classe C. und D. überwiesene Güter, sofern solche in Mengen unter 100 Centner aufgegeben werden.
   b) für bestimmt bezeichnete Güter, sofern solche in Mengen von 100 Centner und mehr aufgegeben werden,

   zum Einheitssatze von 3 Pf. pro Centner und Meile, mit einem zuschlag von 6 Pf. pro Centner (Frachtgutclasse A.);
5) eine Classe für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen von 100 Centner und mehr zum Satze von $2^1/_2$ Pf. pro Centner und Meile, mit einer Expeditionsgebühr von 6 Pf. pro Centner (Frachtgutclasse B.);
6) eine Clasce für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen von 100 Centner und mehr zum Satze von 2 Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von 6 Pf. pro Centner (Frachtgutclasse C.);
7) eine Classe für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen von 100 Centner und mehr zum Satze von $1^1/_2$ Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von 6 Pf. pro Centner (Frachtgut 5. Classe D.);
8) eine Classe für bestimmt bezeichnete Güter
   a) bei Aufgabe von 100 Ctr. und mehr zum Satze von $1^1/_2$ Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von $3,_6$ Pf. pro Centner;

   bei Aufgabe von 200 Centner zum Satze von $1^1/_4$ Pf. pro Ctr. und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von $3,_6$ Pf. pro Ctr. und soweit Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen an dem Transporte betheiligt sind: bis $14,_4$ Meilen $1^1/_4$ Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von $3,_6$ Pf. pro Centner, bei Entfernungen über $14,_4$ Meilen 1 Pf. pro Centner und Meile mit einem Expeditionszuschlage von $7,_2$ Pf. pro Centner (Specialtarif I. a. und b.);
9) eine Classe für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen von 200 Centner zum Satze von $1^1/_4$ Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von 6 Pf. pro Ctr. (Specialtarif II.);
10) eine Classe für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen von 200 Centner zum Satze von 1 Pf. pro Centner und Meile, mit einem Expeditionszuschlage von $7,_2$ Pf. pro Centner (Specialtarif III.);

Abgesehen von den ausserdem noch bestehenden Frachtberechnungen für die Beförderung:

a) von sog. sperrigen Gütern,
b) von Gegenständen, zu deren Verladung besondere Wagen nothwendig sind,
c) von Gegenständen, deren Beförderung die Einstellung von Schutzwagen erfordert,
d) vom Umzugseffecten,
e) von Fischen und Delicatesswaaren,
f) von Gold- und Silberwaaren, Geld und geldwerthen Papieren

enthält der Tarif dieses Verbandes somit

1) eine allgemeine Classe für Eilgut.
2) drei Classen für Collogüter resp. Güter in Mengen unter 100 Centner,
3) fünf Classen für Güter in Mengen von 100 Centner und mehr,
4) drei Classen für Güter in Mengen von 200 Centner.

Von den oben genannten allgemeinen Tarifirungsgrundsätzen wurde vorzugsweise die Inbetrachtnahme des Werths der Güter und die nach demselben vorgenommene Zutheilung in die verschiedenen Classen angegriffen und geltend gemacht, dass, wenn die volkswirthschaftlichen Gesetze über den Werth der Güter im Allgemeinen, wie über den Werth der Dienstleistungen im Besonderen — wie solche im freien wirthschaftlichen Leben naturgemäss zur Geltung kommen — auf den Eisenbahntransport in Anwendung gebracht würden, bei der Festsetzung der Bahnfracht jedenfalls nicht der Verkaufswerth der zu transportirenden Güter oder eine sonstige innere Qualität derselben, sondern lediglich die von der Bahnverwaltung in dem Transport gewährte Dienstleistung,

d. h. die mit dem Transport verbundene Mühe und Arbeit, die durch den Transport bedingten Kosten den Ausschlag geben könnten und dass daher die nach dem Verkaufswerthe des Gutes übliche Tarifirungsweise, indem sie von dem berechtigterweise allein in Betracht kommenden Moment der Transportkosten meistens absehe, überall der inneren Berechtigung entbehre.

Man empfahl, lediglich auf die „natürlichen“ Tarifgrundlagen zurückzugehen und dementsprechend

1) keine andere Verschiedenheit der Frachtsätze — mit nur einer Ausnahme — bestehen zu lassen, als die
   a) durch das Maass der Beförderungsbeschleunigung (Eilgut und gewöhnliches Frachtgut),
   b) durch die Menge des aufgegebenen Gutes (Ermässigungen bei Aufgabe von 100 Centner und mehr resp. von ganzen Wagenladungen),
   c) durch die Verschiedenheit der Wagen (Packwagen und Lastwagen resp. gedeckt gebaute und offene Wagen)

   sich von selbst ergiebt,

und dann

2) die Frachtgeber selbst tarifiren zu lassen.

Die einzige Ausnahme von den „natürlichen“ Tarifgrundlagen könne und zwar ebenfalls als Ausfluss natürlicher Verhältnisse darin bestehen, für gewisse, nur in grossen Massen zum Versand kommende, speciell bezeichnete Beförderungsgegenstände zu einem besonders niedrigen Frachtsatze zu fahren.

(Fortsetzung folgt.)

Berliner Briefe.

Berlin, 28. Juni. (Pommersche Centralbahn-Affaire; Tarifreform; Eisenbahn-Prioritäten; Berlin-Potsdam-Magdeburg; Berlin-Görlitz; Halle-Sorau-Guben; Braunschweigische Bahnen; Saal-Unstrutbahn; Saalbahn; Oberlausitzer Eisenbahn; Bergisch-Märkische Eisenbahn; Rhein-Nahebahn; Köln-Minden.)

Die vor acht Tagen ausgesprochene Behauptung, dass die Regierung in Sachen der Pommerschen Centralbahn gewillt ist, den Ereignissen ihren Lauf zu lassen, wie dies auch schon der Brief des Herrn Handelsministers an das Königl. Stadtgericht durchblicken lässt, ist gegenüber den Zeitungsnotizen aufrecht zu erhalten, welche dem qu. Briefe gewaltsamer Weise die entgegengesetzte Deutung geben. Die Stellung der Regierung zu dieser Concursaffaire ist von zu grossem eisenbahnpolitischen Interesse als dass man nicht verständliche Auffassungen durchgehen lassen könnte. Die Blätter behaupten, der neue Bietungstermin, für welchen ein Minimalgebot nicht festgesetzt ist, habe den Sinn, das Odium fortzuräumen, dass der Staat ohne Concurrenz in den Besitz der Bahn komme; man wolle umsomehr Bieter anlocken als man den Taxpreis zu bewilligen geneigt sei. Es ist nahezu das Gegentheil der Fall. Die Taxe stimmt mit dem früheren Mindestgebot überein. Zu demselben haben sich keine Kauflustigen gefunden, der Staat will aber irgend ein Gebot kennen, weil er nur so den von ihm für die Bahn ev. zu zahlenden Preis der Landesvertretung gegenüber rechtfertigen kann. Wenn solch' ein Gebot auch jetzt noch nicht erzielt wird, so kann und wird die Regierung für den Ankauf der Bahn nur einen ganz minimalen Preis bewilligen. Der neue Bietungstermin ist übrigens auf den 2. September festgesetzt und wird bis dahin der Zustand der Bahnanlagen noch in erhöhtem Maasse desolat sein.

Der Staats-Anz. schreibt: Verschiedene öffentliche Blätter brachten in jünster Zeit die Nachricht, dass der Handelsminister in Abweichung von den seither Seitens der Staatsregierung festgehaltenen Grundsätzen fortan den Eisenbahn-Gesellschaften die Aufnahme von Prioritäts-Anleihen nur noch in erheblich beschränktem Umfange, im Verhältniss zum Actiencapital — nach Einigen sogar nur im Verhältniss von eins zu drei — nachzulassen beabsichtige. Diese Mittheilung entbehrt jeder thatsächlichen Unterlage.

In der Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn waren 405 Personen anwesend mit einer Gesammtzahl von 5570 Stimmen. Die Discussion der bekannten vorliegenden Anträge war eine sehr erregte. Die Ermächtigung zur Aufnahme einer Prioritätsanleihe von zwei Millionen Thalern behufs Deckung der zur Vollendung der begonnenen Bauten noch erforderlichen Kosten, wurde schliesslich, da man die absolute Nothwendigkeit dieser Bewilligung allseitig anerkannte, per Acclamation ertheilt. Zu dem Hauptpuncte der Verhandlungen übergehend, wurden bei der Abstimmung über den Antrag, eine eventuelle spätere Ausführung der in der Generalversammlung vom 4. August 1873 genehmigten beiden Neubau-Projecte, nämlich der beiden Linien Potsdam-Leipzig und Magdeburg-Egeln-Harz zum Anschluss an die Staatsbahn von Berlin nach Wetzlar erst von einem neuen Generalversammlungsbeschlusse abhängig zu machen, 5255 gültige Stimmen abgegeben. Hiervon stimmten 3035 Stimmen dafür und 2220 Stimmen dagegen, so dass also dieser Antrag mit einer sehr beträchtlichen Majorität zur Annahme gelangt ist.

Nach dem Geschäftsbericht der Berlin-Görlitzer Eisenbahn pro 1873 haben die Gesammteinnahmen 1 793 265 Thlr., die Gesammtausgaben 973 143 Thlr. betragen und verbleibt ein Ueberschuss von 820 121 Thlr. Aus diesem waren vorweg zu berichtigen 61 702 Thlr. zur Verzinsung der Prioritätsobligationen, 7392 Thlr. zu deren Amortisation, 12 630 Thlr. als Rücklage in den Reservefond, 146 891 Thlr. Rücklage in den Erneuerungsfond und 16 718 Thlr. letzte Rate des reglementarischen Zuschusses zum Erneuerungsfond und 14 429 Thlr. Zinsen für den zum Bau der Strecke Weisswasser-Muskau verwendeten Antheil der Prioritätsanleihe. Vom Restbetrag von 560 702 Thlr. werden 275 000 Thlr. zur 5proc. Verzinsung der Stammprioritäten in Höhe von 5 500 000 Thlr. verwendet, 165 000 Thlr. = 3% entfallen auf das Actien-Capital von 5 500 000 Thlr., 11 578 Thlr. auf Eisenbahnsteuer, 81 000 Thlr. werden als Specialreserve für die Forderung der General-Bauunternehmer abgesetzt, zu Restausgaben verbleiben 28 123 Thlr. Die Einnahmen haben gegen das Vorjahr um 196 949 Thlr., die Ausgaben um 185 722 Thlr. zugenommen. Der Procentsatz der reinen Betriebsausgaben hat sich von $51,_{16}$% in 1872 bis auf $56,_{08}$% pro 1873 und incl. der Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds von $58,_{03}$ % in 1872 auf $66,_{39}$ % pro 1873 erhöht. Die Anzahl der beförderten Personen beläuft sich auf 743 585, davon im Binnenverkehr 675 461, der Ertrag 462 363 Thlr., davon im Binnenverkehr 387 885 Thlr. An Gütern wurden 12 971 941 Ctr. befördert mit einem Ertrage von 1 151 005 Thlr., davon im Binnenverkehr 400 328 Thlr. Verschiedene Einnahmen umfassten 95 902 Thlr. darunter für Vermiethen der Transportmittel 56 527 Thlr. Auf die Transportverwaltung entfallen 614 721 Thlr., auf die Bahnverwaltung 272 346 Thlr. und auf die allgemeine Verwaltung 71 549 Thlr. Ausgaben. Wir behalten uns ein näheres Eingehen in die Details des Berichts vor.

Das Gesetz, welches den Handelsminister ermächtigt, die von der Gesellschaft für die rechtzeitige betriebsfähige Vollendung und Ausrüstung der Halle-Sorau-Gubener Bahn bestellte und seit dem 1. Januar 1871 dem Staate verfallene Caution im Betrage von 300 000 Thlr., nebst den inzwischen aufgelaufenen Zinsen der Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahnwerkstätte in Cottbus und für den Ausbau des Bahnhofes Sorau zu Eigenthum zu überweisen ist nunmehr publicirt. Die kürzlich abgehaltene General-Versammlung der Halle-Sorau-Gubener-Eisenbahn beschloss einstimmig die Aufnahme der beantragten Prioritäts-Anleihe von 2 165 000 Thlr. Dem Geschäftsbericht sind über die Verkehrsverhältnisse 1873 folgende Daten zu entlehnen. Es wurden 623 463 Tour-, 107 332 Retour- und 85 Abonnementsbillets (à 30 Touren) ausgegeben, mithin 840 677 Personen, ferner $8\,174\,779,_{6}$ Centner Güter incl. Vieh und Eisenbahnfahrzeuge befördert und betrug die Gesammt-Einnahme aus dem Personen- etc. Verkehre 272 646 Thlr. 5 Sgr. 8 Pf., aus dem Güter- und Vieh-Verkehre 493 378 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf., aus den Extraordinarien 65 585 Thlr. 20 Sgr. 1 Pf., in Summa 831 610 Thlr. 1 Sgr. 11 Pf. Nach dem Abschlusse beträgt die Gesammt-Einnahme incl. Reste 865 885 Thlr. 12 Sgr. 5 Pf., die Gesammt-Ausgabe desgl. 759 499 Thlr. 12 Sgr. 11 Pf., also Ueberschuss 106 385 Thlr. 29 Sgr. 6 Pf. Zur Verzinsung der zur Fertigstellung der Bahn bewilligten Prioritäts-Anleihe sind erforderlich gewesen 234 500 Thlr., zur Amortisation derselben 23 400 Thlr., zur Rücklage in den Reserve-Fond 18 190 Thlr., zur Rücklage in den Erneuerungs-Fond 49 686 Thlr., Summa 325 776 Thlr. Der vorstehend gedachte Ueberschuss reicht zur Deckung dieser Summe nicht aus, es fehlt an derselben vielmehr noch der Betrag von 219 390 Thlr. 6 Pf., welcher als Zuschuss zu den Betriebs-Ausgaben in die Bilanz eingestellt ist. Von den Betriebs-Ausgaben excl. Reste kommen: a) auf die allgemeine Verwaltung 62 822 Thlr. 5 Sgr. 3 Pf. mit $10,_{67}$ %, b) auf die Bahn-Verwaltung 187 206 Thlr. 15 Sgr. 3 Pf. mit $31,_{81}$ %, c) auf die Transport-Verwaltung 338 551 Thlr. 28 Sgr. 7 Pf. mit $57,_{52}$ %. Die Einnahmen haben betragen excl. Reste pro Kilometer Bahnlänge 3072 Thlr., die Ausgaben desgleichen 2174 Thlr. Die Ausgabe für den Betrieb betrug in Procenten der Brutto-Einnahme $70,_{78}$ Procent; pro II. Semester 1872 betrug dieselbe $78,_{20}$ Procent der Brutto-Einnahme.

In der am 22. Juni stattgehabten General-Versammlung der Braunschweigischen Bahnen wurde der Antrag der Direction, durch Ausgabe von Prioritäten drei Millionen Thaler zu beschaffen, einstimmig angenommen. Die Geldmittel sind erforderlich zur Deckung der Kosten des angelegten zweiten Geleises von Holzminden nach Schöningen (19 Meilen), von Wolfenbüttel nach Börsum ($1^{1}/_{2}$ Meilen) und von Braunschweig nach Helmstedt. Auch ist eine Erweiterung des Bahnhofes in St. Leonhard und einiger anderer Stationen nöthig, ferner muss der Locomotiv- und Wagenpark completirt werden. Die Direction stellte für das laufende Jahr in Berücksichtigung der Erhöhung der Gütertarife eine Dividende von 2 Proc. in Aussicht, sprach auch die Hoffnung aus, es würde sich in den nächsten Jahren eine weitere Rentabilität der Bahnen ergeben.

Die Eröffnung der Saal-Unstrut-Bahn mit den Stationen Grossheringen, Eckartsberge, Buttstädt, Cölleda, Sömmerda, Weissensee und Straussfurt wird bestimmt am 15. Juli stattfinden. Die Bahn verbindet bekanntlich die Saalbahn mit der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn und hat eine Länge von $7^{1}/_{4}$ Meilen.

In der ersten ordentlichen Generalversammlung der Saal-Eisenbahngesellschaft wurden die Anträge, welche die Beseitigung aller schwebenden Differenzen zwischen der Gesellschaft und dem Bauconsortium bezwecken, mit grosser Majorität angenommen.

Ein Allerhöchster Erlass verleiht der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft zu der projectirten Anlage einer Pferde-Eisenbahn vom Bahnhofe Ruhland der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn über Zschornagosda nach Lauchhammer das Expropriationsrecht bezüglich

der für die Strecke von der Elsterbrücke bis zum Lauchhammer Gebiet erforderlichen Grundstücke.

Der „Staatsanz." veröffentlicht die der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft unter dem 23. Juni c. ertheilte Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von M.-Gladbach nach der Preussisch-Niederländischen Landesgrenze zum Anschlusse an die von dort nach Antwerpen concessionirte Eisenbahn. — Es werden telegraphisch einige Details aus der Bilanz der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bekannt. Darnach betrug im Jahre 1873 die Personen-Einnahme 4 048 600 Thlr., die Einnahme für Güter 13 577 120 Thlr., Extraordinaria 1 120 420 Thlr., zusammen 18 746 140 Thlr., was einer Mehr-Einnahme von 2 904 091 Thlrn. gegen 1872 gleichkommt. An Ausgaben figuriren in der Bilanz: Besoldungen, Verwaltungskosten etc. 11 551 900 Thlr., Verzinsung und Amortisation der Prioritäten 3 905 100 Thlr., Reserve- und Erneuerungsfonds 1 904 500 Thlr., zusammen 17 361 500 Thlr., mithin gegen 1872 eine Mehrausgabe von 3 881 296 Thlr. Der Betriebs-Ueberschuss in 1873 betrug 1 384 640 Thlr. — In der ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft waren 48 532 Actien mit 13 820 Stimmen vertreten. An die Erstattung des Geschäftsberichts pro 1873 schloss sich eine längere und lebhafte Debatte. Nach Darlegung der von der Deputation der Actionäre bisher gethanen Schritte beschloss die Versammlung die Deputation zu ermächtigen, dass dieselbe nach Maassgabe des bereits früher beim Handelsminister gestellten Antrags in der bisher schon eingeschlagenen Richtung fortfahre, auf eine Abänderung der Statuten, insbesondere aber des Vertrags über die Ueberlassung des Betriebs an den Staat hinzuwirken. Nach Beendigung der bezüglichen Verhandlungen soll eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden. Der Deputation wurde die Ermächtigung ertheilt, sich durch 5 Actionäre ohne Rücksicht auf deren Domicil mittelst Kooptation zu verstärken. Zu Deputationsmitgliedern wurden gewählt; v. d. Heydt, Wölfing, Weyermann, v. Papen und Gebhard.

Dem Geschäftsbericht der Rhein-Nahe-Bahn ist Folgendes zu entnehmen: Am 26. Juli 1873 ist das 15 Kilometer lange zweite Geleise der Strecke St. Wendel-Türkismühle in Betrieb gesetzt und hierdurch der Betrieb- und Güterumschlag auf der ganzen Linie Neunkirchen-Bingerbrück erleichtert worden, andererseits sind durch die am 1. August 1873 erfolgte Eröffnung der Pfälzischen Donnersberg- und Dürkheim-Monsheimer Bahn in Betreff des Transit-Verkehrs der Rhein-Nahe-Bahn nach und von ihrem nordwestlichen und südöstlichen Verkehrsgebiete neue Concurrenzlinien geschaffen worden. Die Einnahme betrug 189 700 Thlr., pro 1872 dagegen 198 953 Thlr., pro 1873 also weniger 9252 Thlr. Die Betriebs-Einnahme betrug 1 277 569 Thlr., die Betriebs-Ausgabe 1 003 888 Thlr., so dass ein Betriebs-Ueberschuss von 273 681 Thlr. verbleibt. Dieser ist verausgabt worden zur Melioration und Erweiterung der Bahnanlagen mit 150 834 Thlr., zur Bestreitung der Kosten, welche dem Reserve- und Erneuerungsfond (wenn solche vorhanden wären) obgelegen hätten, 119 705 Thlr., zur Zahlung für Mitbenutzung der Eisenbahnbrücke über die Nahe bei Bingen an die Rheinische Bahn mit 3142 Thlr. Der Staat hat zur Verzinsung der garantirten Prioritäten in Summa 371 250 Thlr. zuschiessen müssen. In der General-Versammlung wurden die Gegenstände der Tages-Ordnung erledigt, die Herren Engelmann und Böcking wieder- und Banquier Sahler-Creuznach und Davidsohn-Berlin neugewählt.

Der Verwaltungsrath der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft hat in seiner heutigen Sitzung die pro 1873 zu vertheilende Dividende auf $8^{1}/_{12}$ Proc. festgesetzt.

* **Waagthalbahn.** Die Waagthalbahn wird ihren Juli-Coupon, und zwar den der Prioritätsactien mit 7 Fl. 50 Kr. Silber, den der Stammactien mit 5 Fl. Silber per Stück einlösen. Zahlstellen sind: in Oesterreich-Ungarn Hauptcassa der Gesellschaft in Pressburg; Verkehrsinspectorat der Gesellschaft in Budapest; Bankhaus H. v. Goldschmidt & Comp. in Wien. — Ausserdem in Deutschland an folgenden Orten: Breslau, Berlin, Hamburg, Frankfurt a/M., Leipzig und Dresden.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft.

Auszug aus den Verhandlungen
der am 10. Juni 1874 in Köln im grossen Sitzungssaale des Directions-Gebäudes abgehaltenen
siebenunddreissigsten regelmässigen General-Versammlung der Actionäre.
(Schluss.)

„Wie aus der vorstehenden Eingabe erhellt, haben wir uns bis jetzt jedes directen eigenen Antrages an das Handels-Ministerium in Bezug auf die von der grossen Mehrzahl der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaften angestrebte Erhöhung der Tarife enthalten.

„Wir gedenken die Entscheidung auf die Anträge der anderen Gesellschaften und den Vorgang derselben abzuwarten, um dann innerhalb der durch die Eigenthümlichkeit des Verkehrs unseres Bahngebietes uns gezogenen Grenzen diesem Vorgange in collegialer Rücksicht so weit als thunlich zu folgen.

„Dem Raumtarifsysteme, dessen allgemeine Einführung nach einem Erlasse des Reichs-Eisenbahn-Amtes bei einer definitiven generellen Erhöhung der bestehenden Tarife angestrebt werden soll, steht die Direction noch mit jener Abneigung ungeschwächt gegenüber, welche wir in unseren letztjährigen Berichten eingehend motivirt haben.

„Wir halten uns überzeugt, dass eine genaue Prüfung der Resultate dieses Systems da, wo es bis jetzt Anwendung gefunden, den klaren Beweis liefern wird, dass die davon erhofften guten Resultate in besserer Ausnutzung der Wagen und in verringerten Betriebskosten sich als pure Illusionen ergeben und dass dagegen die Schattenseiten desselben in Wiederbelebung der mit so zäher Ausdauer auf den Deutschen Bahnen fast beseitigten Spedition und in erheblicher Verminderung der Einnahmen für Stückgüter mehr und mehr hervortreten werden.

Wir können heute nur wiederholen, dass unserer Ueberzeugung nach die Einnahmen für Stückgüter, welche bei dem Raumtarifsysteme den Eisenbahnen entgehen, keineswegs dem Publicum zu Gute kommen, sondern lediglich eine überflüssige Spedition alimentiren werden und dass die Beförderung der Güter durch die Spedition keineswegs eine promptere und zuverlässigere, sondern eine weniger prompte und weniger zuverlässige sein wird, wie bisher. Dass die nothwendige Folge einer niedrigeren Tarifirung der werthvollen Güter eine Steigerung der Tarife für Massentransporte sein müsse, haben wir bereits im vorigen Jahre ausgesprochen, und die Vertreter der Bergwerke und Hütten werden inzwischen aus der unter dem Impulse der Verwaltung der Eisenbahnen im Reichslande so weit verbreiteten Anregung für Erhöhung der bestehenden Tarife sich wohl davon überzeugt haben, wie falsch von ihrem Standpuncte aus eine Befürwortung des den Werth der Waare unberücksichtigt lassenden Raumtarifsystems gewesen ist.

„Der Nachweis der Kölner Handelskammer, nach welchem eine Erhöhung der jetzt bestehenden Gütertransportpreise um generell 20 Proc. die Güterbewegung in Preussen allein mit der enormen Summe von 20 Millionen Thalern belasten würde, ist sehr geeignet, sowohl den Deutschen Handelskammern wie der Deutschen Industrie die Frage nahe zu legen, ob es wohl ihrem wohlverstandenen Interesse entspricht, mit maasslosen stets gesteigerten Anforderungen an die Eisenbahnen heranzutreten? Dass diese Anforderungen an Bau und Betrieb, welche vielfach, mit einer strengen Oeconomie unverträglich, die Kosten des Baues und Betriebes als ein höchst untergeordnetes bedeutungsloses Moment betrachten, früher oder später ihre nothwendige Rückwirkung in einer Steigerung der Transporttaxe äussern müssen, wird heute wohl an mancher Stelle einleuchten, welche sich dieser Erwägung recht lange beharrlich verschlossen hat. Was würde man im Deutschen Reiche dazu sagen, wenn plötzlich vom Reichstage eine Erhöhung der Steuern um die enorme Summe von circa 30 Millionen Thalern erheischt würde! und doch repräsentirt eine generelle Erhöhung der Gütertarife der Eisenbahnen um 20 Proc. nichts Anderes, wie eine indirecte Steuer im Betrage von rund 30 Millionen Thalern auf den gesammten Verkehr der Nation. —

„Es scheint uns an der Zeit zu sein, die bisher vorherrschend gewesene Auffassung in Bezug auf das Eisenbahnwesen gründlich zu modificiren.

„Der bisherigen Auffassung nach erschien dem Publicum fast jede noch so weitgehende Anforderung an die Eisenbahn-Gesellschaften auch ohne specielle Motivirung für hinreichend begründet. Der Grundeigenthümer, dessen Besitz durch die Anlage einer Eisenbahn erst werthvoll wurde, welcher oft Jahre lang den Bau der Eisenbahn erbeten und befürwortet hatte, wusste nach ertheilter Concession, nachdem die Gesellschaft sich zum Bau verpflichtet hatte, keine Grenze mehr für seine Forderungen und fand für diese bei der Verwaltung wie bei den Experten der Gerichte in der Regel ein williges Ohr, weil nach allgemeiner Auffassung die Eisenbahn-Gesellschaft sich im Besitze eines ausschliessenden Privilegiums und daher in der Lage befand, auch sehr weitgehende selbst übertriebene Ansprüche des angeblich durch die Expropriation so hart belasteten Grundeigenthümers zu befriedigen.

„Von diesem Geiste waren die Taxatoren bei ihren Taxen geleitet und eines der besten Geschäfte der letzten Jahre war es, auf die Expropriation zu speculiren, Grundeigenthum zu kaufen, welches von einer projectirten Eisenbahn durchschnitten werden musste, wenn irgend möglich einen Plan zu Strassen-Anlagen auf diesem Grundeigenthume zu entwerfen oder Bauten auf demselben voraussichtlich innerhalb der künftigen Eisenbahnlinie zu errichten und sich dann expropriiren zu lassen. Der arme, von der Expropriation so hart in Anspruch genommene Grundeigenthümer wurde dabei über Nacht zum recht wohlhabenden Manne. Die Grundfläche, welche er abzutreten hatte, wurde ihm zum doppelten, ja, in sehr vielen Fällen zum drei- und vierfachen Werthe auf Grund einer durch Speculationskäufe herbeigeführten künstlichen Steigerung der Preise bezahlt und ausserdem blieb er im Genusse der grossen Werthsteigerung, welche die Anlage der Eisenbahn für die in seinem Besitze bleibenden Grundstücke im nothwendigen Gefolge hatte. Wie die Anforderungen des Grundeigenthümers, so steigerten sich die Anforderungen der Gemeinden und schliesslich auch die Anforderungen der Ober-Aufsichtsbehörde in Bezug auf die Anlage der Bahn, der Bahnhöfe und Betriebs-Einrichtungen. Bei die-

sen Anforderungen trat, von den Städten wie Interessenten gedrängt, hin und wieder die Eigenthümlichkeit des Unternehmens in den Hintergrund und es wurden an Sackbahnen, welche nur den Charakter einer Secundärbahn haben konnten, Anforderungen erhoben, welche die administrative Schablone für Hauptbahnen, und für diese mit vollem Rechte, aufgestellt hatte. Das finanzielle Moment wurde nur zu oft in Bezug auf den Bau und Betrieb von Eisenbahnen als nebensächlich und bedeutungslos erachtet. Das Wort fiat justitia et pereat mundus, welches in der Welt des Rechtes seit Jahrhunderten sich eines sehr bedenklichen Rufes erfreut, könnte, auf den Eisenbahnbau angewandt, lauten: die Bahnen müssen ohne alle Rücksicht auf die Kosten auf's Schönste und Beste ausgebaut und sämmtlich mit den neuesten und den weitesten Bedürfnissen entsprechenden Einrichtungen versehen werden, mag man auch dadurch noch so sehr die Rente des in den Eisenbahnen; angelegten Capitals ernstlich gefährden.

„Wir wollen durchaus nicht verkennen, dass gewiss in den weitaus meisten Fällen die Anforderungen der Ober-Aufsichtsbehörde durch Fortschritte der Technik, durch Bedürfnisse einer voraussichtlich nahen Steigerung des Betriebes etc., gerechtfertigt waren und dass zahllose, jedes Maass übersteigende Anforderungen der Interessenten von dieser Stelle in der Regel zurückgewiesen wurden. Aber in einzelnen Fällen war es doch auch der Ober-Aufsichtsbehörde nicht immer möglich, der herrschenden Strömung sich zu entziehen und die Eisenbahn-Gesellschaften, welche das Publicum, als mit einem unerschöpflichen Capital versehen, zu einer Inangriffnahme durch ihr vermeintliches Privilegium prädestinirt dachte, vor zu weit gehenden oder durch veränderte Lage der Verhältnisse ganz überspannt gewordenen Anforderungen zu schützen. Die schliessliche Folge der einseitigen extremen Zeitströmung war eine alles Maass überschreitende Steigerung der Baukosten von Eisenbahnen und, naturgemäss daraus folgend, eine entsprechende Reduction der Rente des zur Anlage verwandten Capitals.

„Wir werden an einer anderen Stelle der heutigen Verhandlungen Ihnen die Thatsache vorführen, dass die Bahn von Wattenscheid nach Dortmund, deren Concessions-Verhandlungen sich Jahre lang und so lange hinzögerten, bis die Expropriation zu grossem Theile mitten in der Schwindelperiode der Vorjahre bewirkt werden musste, für Enteignung des für die Bahn erforderlichen Grundeigenthums fast genau die Summe von 2 Millionen Thalern erforderte, welche seiner Zeit bei einer generellen Projectirung und bei den auf diese basirten Beschlüssen der Generalversammlung als für die Herstellung der ganzen Bahn ausreichend angenommen war. Zur Illustration der ganz abnormen Lage, welche die letzten Jahre für den Bau von Eisenbahnen bereitet haben, möge ferner die unerquickliche Thatsache dienen, dass nach einer uns vorliegenden in neuester Zeit gefertigten Aufnahme die Anforderungen der enteignenden Grundeigenthümer der nur $^{1}/_{3}$ Meile langen Zweigbahn vom Bahnhofe Stolberg zur Stadt Stolberg auf die enorme Höhe von ca. 555 000 Thalern sich belaufen, während wir im Jahre 1867, als wir die Concession für diese Zweigbahn im Interesse der industriellen Etablissements des Stolberger Thales von der Staats-Regierung erbaten und erhielten, für die gesammte Ausführung dieser Abzweigung eine Summe von 300 000 Thalern als sehr reichlich gegriffen annehmen durften. Der energische Widerstreit der Interessen, welcher erst in jüngster Zeit zur definitiven Entscheidung über die Bahnlinie geführt hat, hat in den sieben seit Ertheilung der Concession verflossenen Jahren die Grundlage des Concessionsgesuches ohne irgend ein Verschulden der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft so alterirt, dass die Bahn, die bei einem Anlage-Capitale von 300 000 Thalern eine angemessene Rente ergeben haben würde, heute bei einem Erforderniss von 850 000 Thalern als eine durchaus unrentable und volkswirthschaftlich ungerechtfertigte Anlage erscheint. Unser an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister gerichteter Antrag, den Bau jener Zweigbahn auf die Hälfte der ursprünglich in Aussicht genommenen Linie beschränken zu dürfen, hat zu unserem lebhaften Bedauern die Zustimmung Seiner Excellenz nicht gefunden. Wir haben jedoch unsere desfallsige Bitte erneuert und hoffen, dass derselben willfahrt werden wird, nach nochmaliger Erwägung der Thatsache, dass ohne irgend ein Verschulden Seitens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Grundlagen der Concession absolut alterirt worden sind, und mit Rücksicht darauf, dass es auf die Beurtheilung des Werthes der Capital-Anlagen in Eisenbahnen höchst ungünstig einwirken muss, wenn Eisenbahn-Gesellschaften, welche redlich bestrebt sind, die Quellen des Verkehrs in ihren Bahngebieten zu erschliessen, zur Ausführuug von Zweigbahnen unter so absolut veränderten Verhältnissen, wie im vorliegenden Falle, von Seiten der Ober-Aufsichtsbehörde angehalten werden. Heute, wo es sich um eine nach der Mehrzahl der Deutschen Staats- und Privat-Eisenbahn-Verwaltungen zur Erhaltung einer nur mässigen Durchschnittsrente unumgänglich gebotene Tariferhöhung auf den Deutschen Bahnen handelt, welche den Verkehr mit der enormen Steuer von jährlich 30 Millionen zu belasten droht, wird sich allseitig die Erwägung aufdrängen, dass die Baukosten der Eisenbahnen in vernünftigen strengen Grenzen gehalten und dass die an den Bau sich knüpfenden Anforderungen dem Kostenpuncte stets eine ganz besondere Würdigung zu Theil werden lassen müssen, wenn nicht schliesslich die grossen Interessen des Verkehrs geschädigt und die Exportfähigkeit der Deutschen Industrie zum grossen Schaden unseres Vaterlandes eingeschränkt werden und hinter dem Bedürfnisse des volkswirthschaftlichen Lebens der Nation zurückbleiben soll. Die möglichste Sicherstellung der Rentabilität des in den Deutschen Eisenbahnen angelegten enormen Capitals wird mit Recht von Seiten der Staats-Regierungen wie von Seiten der Landesvertretung als eine Aufgabe betrachtet, deren Lösung mit dem Wohl und Wehe des gesammten Deutschen wirthschaftlichen Lebens, mit der ungeschmälerten Erhaltung der in den Budgets figurirenden Betriebs-Ergebnissen der Staatsbahnen und mit der weiteren Entwickelung des Eisenbahnbaues innig verbunden ist. Soll die Rentabilität der Eisenbahnen ohne eine sehr bedenkliche excessive Belastung der Industrie aufrecht erhalten werden, so wird nicht verkannt werden dürfen, dass die Gefährdung der Rente der Eisenbahnen und die dadurch begründete Abneigung der Capitalisten, Fonds in Eisenbahnen anzulegen, nur zu einem kleineren Theile in einer dauernden Steigerung der Betriebskosten durch Steigerung der Löhne und Materialien, zu einem weit grösseren, aber in einer schablonenmässigen, auf die Eigenthümlichkeit der in den verschiedenen Bahngebieten herrschenden Lohnverhältnisse keine Rücksicht nehmenden Erhöhung der Gehälter, namentlich der untersten Classen der Beamten, in den enormen Kosten der in den letzten Jahren in der Periode des Schwindels ausgeführten Neubauten und in den maasslosen Anforderungen des Publicums in Bezug auf bauliche und Betriebs-Einrichtungen begründet ist. Die seit einer Reihe von Jahren in Preussen in Bezug auf die Concessionen neuer Eisenbahnen ohne Widerspruch Seitens der Landesvertretung leitend gewesenen Grundsätze, welche in der Anschauung wurzelten: „Es können nicht Eisenbahnen genug im Lande gebaut werden, wie die Gelder zu den Bauten beschafft, ob die Unternehmungen mehr oder wenig öconomisch ausgeführt werden, ist Nebensache und Sache der Unternehmer“, haben in der grossen Krisis des Vorjahres eine empfindliche Correctur erfahren.

„Die Enthüllungen der Eisenbahn - Untersuchungs - Commission machten die Börse und die Capitalisten stutzig; die soliden Unternehmungen wurden vielfach ohne Unterscheidung mit den unsoliden in einen Topf geworfen und die Unrentabilität einiger neu gegründeter oder älterer, im Laufe der Jahre mit neuen, mit enormem Kostenaufwande gebauten und dabei nur mässige Quellen des Verkehrs erschliessenden Strecken belasteter Eisenbahn-Gesellschaften warf ihren Schatten auf die Gesammtheit. Musste noch vor Kurzem dem Schwindel und der zu sanguinen Auffassung entgegengetreten und die Unmöglichkeit der Verwirklichung überschwenglicher, auf eine Treibhausblüthe der Industrie gestützter Hoffnungen und Erwartungen scharf betont werden, so ist heute dagegen ebenso entschieden vor einer ganz ungerechtfertigten, das gute und das schlechte, das rentable und das unrentable Unternehmen unterschiedslos in einen Topf werfenden Entmuthigung zu warnen. Noch heute bieten wie früher die Deutschen Eisenbahnen im Ganzen und Grossen eine durchaus solide und rentable Capitalanlage. Die ganz extraordinären Einflüsse, welche alle Löhne und Materialien vorübergehend weit über das Maass der dauernd gegebenen Verhältnisse hinaus emporgeschnellt haben, haben ihre Wirkung erschöpft; Alles kehrt nach schwerem Rausche wieder in das gewohnte Geleise zurück. Löhne und Materialien sinken wieder auf das Niveau früherer Jahre. Abgesehen von einer als Reliquat der Schwindelperiode wohl dauernd bleibenden Erhöhung der festen Gehälter und von einer in dem andauernden Zuströmen der Landbevölkerung zu den Städten begründeten fortdauernden Steigerung des Werthes des Grundeigenthums in den Städten wird die Höhe der Betriebs- und Baukosten künftig wieder vor Allem von den grösseren oder geringeren Anforderungen der Ober-Aufsichtsbehörde abhängig sein. Von dieser darf erwartet werden, dass sie die Resultate der letzten Jahre eingehend würdigen und unberechtigte oder für die gegebenen Verhältnisse zu weit gehende Anforderungen der Gemeinden und der Industrie in die gebührenden Schranken zurückweisen wird. Für einen öconomischen Betrieb halten wir insbesondere eine, wie wir glauben, zunächst durch die kurzathmige excessive Steigerung der industriellen Production hervorgerufene falsche Strömung der Gegenwart für bedenklich, welche dahin zielt, die Lage der unteren Classen der Arbeiter resp. Beamten finanziell in einem das Maass der dauernd gegebenen Mittel übersteigenden Verhältnisse plötzlich generell zu verbessern. Die Löhne in einem Lande stehen in ihrer Gesammtheit in bestimmten Verhältnissen, welche sich dauernd weder durch eine rasch vorüber gehende starke Nachfrage der Industrie nach Arbeiten für einen einzelnen Gewerbszweig, noch durch Verfügungen einer Eisenbahn-Verwaltung, ändern lassen. Wird z. B. der Tagelohn durch eine vorübergehend ungemein starke Nachfrage der Industrie nach Arbeitern, oder der Lohn eines Bahnwärters, Weichenstellers etc. in einem Bahngebiete, wo der Tagelohn in der Regel 12 bis 15 Sgr. beträgt, durch eine dieser Thatsache keine Rechnung tragende Verfügung plötzlich auf 20 bis 30 Sgr. pro Tag erhöht, so ist die nothwendige Folge ein Zudrängen der grossen Masse zu der industriellen Beschäftigung und zu den Eisenbahnposten. Der Gutsbesitzer, welcher, ohne sich zu ruiniren, dem Vorgange der Industrie oder einer vom grünen Tische aus ergangenen Verfügung einer Eisenbahn-Verwaltung nicht folgen kann, sieht sich plötzlich von einer grossen Zahl seiner Arbeiter verlassen und begegnet bei den bleibenden einer so intensiven Missstimmung, dass ihm die Lust an seinem Gewerbe, welches doch in Wahrheit das Hauptgewerbe der Nation bildet und welches wichtiger wie alle anderen, ganz verleidet wird; dauert ein solcher Zustand länger, so ist sein Ruin und eine Oede statt Culturlandes die unausbleibliche Folge.

„Selbst in der gesegneten Rheinprovinz ist in den letzten Jahren an einigen Orten wahrgenommen worden, dass bei der Treibhausblüthe der Industrie die dem Ackerbau entzogenen Kräfte massenhaft dem Eldorado der Industrie sich zuwandten, die Preise des Landeigenthums und die Pacht sanken, und an einzelnen Stellen sollen früher cultivirte Flächen aus Mangel an Händen vorübergehend wieder culturlos geblieben sein.

„Leider hat nach solchen Vorgängen selbst eine Krise, wie die heutige, keine schnelle Remedur im Gefolge. Der Ackerbauer, welcher einmal zur Industrie übergegangen, hat sich ganz neue Bedürfnisse angewöhnt, alle seine alten Lebensgewohnheiten geändert; er kehrt selten oder nie zum Ackerbau zurück, sondern wandert aus, wenn die industrielle Krise dauert und sucht in einem fremden Lande eine neue Heimath. Die plötzliche unverhältnissmässige Erhöhung des Lohnes einer bestimmten Classe der Bevölkerung in einem bestimmten Gewerbe, z. B. bei den Eisenbahnen, hat zudem nicht eine solidere, fleissigere Arbeit, sondern in der Regel nur eine rasche Demoralisation im Gefolge. Ganz dasselbe Resultat, wie eine mit den Verhältnissen der übrigen Lohnarbeiter nicht harmonirende Steigerung des Gehaltes der Bahnwärter, Weichensteller etc., hat eine übermässige Verkürzung der Arbeitszeit für diese Beamten. Wenn von 12 Stunden nomineller Thätigkeit dem Bahnwärter oder dem Schaffner etc. oft viele Stunden ganz frei bleiben, so ist das Dictat, dass so gestellte Beamten in keinem Falle länger als 12 Stunden Dienst haben sollen, in hohem Maasse bedenklich. Die betreffenden Personen gewinnen gegen ihre sonstige Lebensgewohnheit die doppelte freie Zeit, und diese freie Zeit wird nur zu oft dem Wirthshause zugewandt und dadurch die Existenz der Familie und die eigene Moral untergraben. Unserer Ueberzeugung nach involviren einzelne der in den letzten Jahren bei diversen Eisenbahnverwaltungen eingetretene generelle Modificationen in Bezug auf Höhe der Gehälter der unteren Beamtenclassen und auf Beschränkung der Dienstzeit Behufs Herbeiführung grösserer Sicherheit gerade die höchste Gefahr für diese Sicherheit. Es wäre äusserst interessant, wenn die Eisenbahn-Verwaltungen die Statistik der durch Nachlässigkeit, Trunkenheit etc. im Laufe der letzten fünf Jahre bei den unteren Beamtenclassen verursachten Unglücksfälle und Störungen im Betriebe, zugleich mit den jeweiligen Gehältern dieser Classe von Arbeitern, zusammenstellen wollten. Es würde, wie wir glauben, aus einer solchen Statistik das vollkommen Illusorische der Steigerung der Sicherheit durch über das Maass der gegebenen Verhältnisse hinausgehende Löhne oder zu sehr verkürzte Arbeitszeit klar erhellen.

„Wir glauben, dass die Löhne einer Gegend ein Ganzes bilden und dass die Erhöhung einzelner Categorien materiell und geistig um so schlechter wirken muss, je weniger die Möglichkeit da ist, sie dauernd aufrecht zu erhalten oder die übrigen Classen auch derselben theilhaftig zu machen. Der wirkliche Fortschritt, dem auch wir von ganzem Herzen zugethan, besteht nicht in einer plötzlichen, gar keine Garantie der Dauer in sich tragenden, sondern in einer harmonischen allmäligen langsamen dauernden Steigerung der Löhne, der Genüsse und häuslichen Einrichtungen, der Fertigkeiten und der Bildung der arbeitenden Classen. Jedes Extrem rächt auf diesem Felde sich bitter. Die plötzliche Erhöhung der Löhne schlägt in ihr Gegentheil sich um, weil die Nation nur ein bestimmtes Maass unter gegebenen Verhältnissen selbst zu consumiren resp. zu bezahlen vermag und für den Rest ihrer Production auf den Export angewiesen ist. Export ist aber nur möglich, wenn besser und billiger als im Auslande producirt wird.

„In gewisser Beziehung dürfte die flaue Börsenconjunctur, welche der Schwindelperiode der Vorjahre gefolgt ist, für die Rentabilität der bestehenden Eisenbahnen nicht ohne allen Vortheil sein. Der Ruf: „Eisenbahnen à tout prix" hat die dabei in Aussicht genommene extraordinäre Ausdehnung und Beschleunigung der Eisenbahnbauten in dem kühn geträumten Maasse weder im Gefolge gehabt noch haben können; denn wenn es auch leicht ist, durch plötzliche starke Nachfrage die Preise der Löhne und Materialien rasch auf das Doppelte und mehr zu steigern, so wird doch zunächst durch die mit vorübergehend ungemein hohen Löhnen correspondirende Bummelei die Arbeitskraft nur sehr empfindlich und zum grossen Schaden aller Theile beschränkt, und erst nach einiger Zeit kann durch herangezogene neue Kräfte eine wesentlich erhöhte Production erzielt werden. Selbst die stärkste Nachfrage nach Arbeit kann in vielen Industriezweigen in kurzer Frist nur eine sehr beschränkte Vermehrung der Production zur Folge haben, weil die ausgebildeten Arbeitskräfte fehlen und weil die vorhandene Arbeitskraft durch die plötzlich erhöhten Löhne zunächst in der Regel weniger productiv wird.

„Nicht eine Verdoppelung der Eisenbahnbauten gegen frühere Jahre, sondern ein nur in etwas gegen den regulären beschleunigter Fortschritt tritt statistisch als Resultat der jüngsten Periode hervor.

„Es wurden Eisenbahnen gebaut in den letzten Jahren

	in Preussen: Kilom.	in Deutschland incl. Preussen, jedoch excl. Elsass-Lothringen: Kilom.
1866 . . .	525	887
1867 . . .	545	893
1868 . . .	378	637
1869 . . .	326	899
1870 . . .	954	1452
1871 . . .	1017	1547
1872 . . .	1425	1899
1873 . . .	856	1342

„Das Resultat der Schwindelperiode ist demnach in Bezug auf den Zuwachs der Deutschen Eisenbahnen in den letzten Jahren, vereinzelte Fälle des verfrühten Baues von Concurrenzbahnen ausgenommen und abgesehen von den enorm gestiegenen Baukosten, an sich nicht geeignet, die Rentabilität der bestehenden Bahnen zu gefährden. Die Schwindelperiode ist jedoch nur desshalb dem Deutschen Eisenbahnwesen nicht durch allzu ausgedehnte Neubauten gefährlich geworden, weil auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues die Verwirklichung mit der Projectirung nicht Schritt halten konnte. Viele der in jener Periode aufgetauchten nur auf Agio berechneten Gesellschaften beschliessen jetzt ihre Auflösung und setzen die Staatsregierung dadurch in die Lage, wiederholt zu prüfen, in wie fern die Projecte derselben auf gesunden Basen beruht haben.

„Das Resultat der Schwindelperiode in entgegengesetzter Richtung ist eine voraussichtlich Jahre lang dauernde Lähmung des Deutschen Unternehmungsgeistes und eine Abneigung gegen neue und namentlich gegen schwindelhafte Eisenbahn-Unternehmungen. Da die grossen Hauptlinien des Landes hergestellt sind und mehr und mehr in den Händen mächtiger Gesellschaften sich concentriren, so ist es nicht wahrscheinlich, dass in den nächsten Jahren schon wieder ungesunde Concurrenz-Projecte Capitalien zu ihrer Verfügung finden werden. Rentable Ergänzungen der bestehenden Netze, sowie eine angemessene Rente in Aussicht stellende Concurrenzbahnen, werden voraussichtlich in den nächsten Jahren auf möglichst öconomischem Wege durch die bestehenden mit reichen Erfahrungen und mit tüchtigen Kräften für Bau und Betrieb ausgerüsteten Staats- oder Privat-Verwaltungen ins Leben gerufen werden. Diese mit voller Sachkenntniss ausgewählten und relativ billig gebauten Bahnen werden in der Zukunft wie in der Vergangenheit eine angemessene Rente aufliefern können, wenn die Anforderungen der Ober-Aufsichtsbehörde auf das dringend Nothwendige beschränkt werden. Zur Beruhigung der Actionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wollen wir es heute nochmals aussprechen, dass wir noch jetzt, wie früher, die zahlreichen neuen Linien, zu deren Bau die Gesellschaft die Concession im Vorjahre erhalten hat, für vollkommen rentabel, ja, zur Sicherstellung dauernder Rentabilität und Unabhängigkeit des Stamm-Unternehmens für absolut nothwendige Ergänzungen unseres Netzes halten. Diese zahlreichen neuen Zweige des blühenden Baumes würden nur dann unserer Ueberzeugung nach die daran sich knüpfenden Hoffnungen und Erwartungen täuschen können, wenn die Baukosten durch zu sehr beschleunigten Bau resp. zu hoch gesteigerte Anforderungen maasslos vertheuert oder wenn die Entwickelung der Deutschen Industrie durch finanzielle oder politische Krisen auf längere Dauer gehemmt würde.

„Die Bauthätigkeit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft war im Vorjahre nach den verschiedensten Seiten hin gerichtet. In den ersten Monaten des Jahres wurde der Umbau der Central-Güterstation an Gereon bei Köln vollendet. In Nippes wurde zu gleicher Zeit mit der Erweiterung der Werkstatts-Anlagen vorgegangen. Die desfallsigen Bauten konnten jedoch nur zum Theile in Angriff genommen werden, weil die Enteignung des für die neue Wagen-Werkstätte erforderlichen Terrains erst gegen Schluss des Jahres nach Beseitigung vieler zeitraubenden Einreden erzielt wurde.

„In Düren wurde in Gemeinschaft mit der Bergisch-Märkischen Bahn ein neues Stations-Gebäude errichtet. Die kleineren sehr zahlreichen Erweiterungen der Stammbahnen wollen Sie dem Berichte des Specialdirectors entnehmen.

„Im Ruhr-Reviere wurden an Zweigbahnen und Zechen- und Hütten-Anschlüssen im Laufe des Vorjahres fertig gestellt:

„1. Anschluss an das Walzwerk Fischer u. Comp. bei Essen, abzweigend aus der Zweigbahn nach Zeche Königin-Elisabeth, $0_{,57}$ Kilom. lang, eröffnet am 1. Januar 1873;

„2. Zweigbahn nach der Friedrich-Wilhelmshütte bei Mühlheim a. d. Ruhr, abzweigend aus dem Bahnhofe Mülheim, $0_{,76}$ Kilom. lang, eröffnet am 15. October 1873;

„3. Anschluss an die Zeche Friedrich-Ernestine bei Essen, abzweigend aus der Zweigbahn nach Zeche Zollverein, $1_{,36}$ Kilom. lang, eröffnet am 31. December 1873;

„4. Zweigbahn nach dem Etablissement des Schalker Gruben- und Hütten-Vereins bei Gelsenkirchen, abzweigend aus den nördlichen Verbindungsgeleisen bei Gelsenkirchen, 61 Meter lang, eröffnet am 25. August 1873, im Anschlusse an die von dem Gruben- und Hütten-Vereine selbst gebaute Strecke;

„5. Anschluss an Zeche Phönix bei Berge-Borbeck, abzweigend aus der Zweigbahn nach Zeche Nordstern, $0_{,45}$ Kilom. lang, eröffnet am 10. November 1873.

„Die für die völlige Selbstständigkeit des Rheinischen Betriebes sehr wichtige Hochfelder Hüttenbahn wurde, soweit als mit der nothwendigen Rücksicht auf Oeconomie irgend verträglich, energisch gefördert. Dieselbe wird zum Theile in nächster Zeit, zum Theile gegen Schluss des Jahres, dem Betriebe übergeben werden können.

„Die Hoffnungen, welche wir Ihnen in unserem vorjährigen Berichte in Bezug auf die feste Brücke bei Duisburg aussprachen, haben sich zu unserer lebhaften Freude verwirklicht. Das grossartige Bauwerk, eine Zierde des Stromes, wurde noch eben vor Schluss des Vorjahres vollendet und am 15. Januar d. J. dem Betriebe übergeben. Die von der Rheinstrombau-Verwaltung geforderte Anlage eines Paralleldammes, welche in der Ausführung begriffen ist, giebt erwünschte Veranlassung zu einer Erweiterung der der Gesellschaft gehörigen Hafen-Anlagen im Hochfelde bei Duisburg. Zu einer solchen Erweiterung wird auch zunächst die rechtsseitige geneigte Ebene der ausser Betrieb gesetzten Traject-Anstalt benutzt werden. — Diese einer grossartigen Entwickelung auf beiden Seiten des Rheins fähige Hafen-Anlage bildet für die Industrie eine werthvolle Ergänzung der entsprechenden Anlagen in Duisburg und Ruhrort, und der Umstand, dass dieselbe der Eisenbahn-Gesellschaft eigenthümlich gehört und mit Einrichtungen versehen wird, welche für die auf der Eisenbahn anlangenden für den

Wassertransport bestimmten Massengüter und umgekehrt die rascheste Beladung und Entladung ermöglichen, legt es der Schifffahrt nach den holländischen Rheinhäfen nahe, sich für Massengüter vorzugsweise dieser Hafen-Anlage zu bedienen. Wir nehmen in Aussicht, dass die Kohlenproduction des Ruhr-Reviers nach Vollendung der zahlreichen neuen im Bau begriffenen Zechen sehr bald in der Lage sein wird, mit England concurrirend, fernen fremden Märkten die Westfälische Kohle zuzuführen und der Seeschifffahrt von den Niederlanden wie von den Deutschen Nordseehäfen aus in der Kohle einen der wichtigsten Transport-Artikel zur Disposition zu stellen.

„Gleichzeitig und in enger Verbindung mit den für die Brücke bei Duisburg erforderten Dammschüttungen ist der Umbau der Bahnstrecke von Hochfeld bis nach Speldorf behufs Verbesserung der Steigungen auf dieser Strecke, und die Herstellung eines grossartigen Rangir-Bahnhofes bei Speldorf für die aus dem gesammten Ruhrgebiete kommenden oder für dasselbe bestimmten Massengüter sammt Anlage umfangreicher Reparatur-Werkstätten in Angriff genommen und im Vorjahre so weit gefördert worden, dass sowohl die umgebaute Strecke wie ein Theil des künftigen Rangir-Bahnhofes gleichzeitig mit Vollendung der Brücke in Betrieb genommen werden konnten.

„Die für das Rheinische Bahnnetz vor allen anderen bedeutungsvolle Strecke von Wattenscheid nach Dortmund und Hörde, zu deren Ausbau wir nach vieljährigen Vorverhandlungen endlich unterm 20. November 1871 die landesherrliche Concession erlangten und welche wir schon gegen Schluss des Jahres 1872 dem Betriebe übergeben zu können hofften, hat, aufgehalten durch die in Bezug auf bestehende oder projectirte Linien der Nachbarbahnen unumgänglich gewordenen Verhandlungen und dadurch verzögerte Feststellung der Linie und der Bahnhöfe, erst in der zweiten Hälfte des Vorjahres mit Energie in Angriff genommen werden können.

„Der Bahnhof Dortmund wurde generell erst am 29. August 1873 festgestellt und die Projecte der auf diesem Bahnhofe in Gemeinschaft mit der Westfälischen Bahn auszuführenden Bauten sehen noch der Feststellung und Genehmigung entgegen.

„Wir haben unsererseits Nichts versäumt, was zur Beschleunigung des Ausbaues geschehen konnte. Die ersten Pläne für die kurze ca. 4 Meilen lange Linie wurden schon unterm 4. November 1871 zur polizeilichen Prüfung eingereicht und in wiederholten Eingaben an den Handels-Minister haben wir die schweren Nachtheile, welche die Verzögerung der Feststellung der Bauten und der Bahnhofs-Projecte durch die maasslos gesteigerten Preise des zu enteignenden Grund und Bodens im Gefolge haben müsse, hervorgehoben.

„Wir erkennen gern an, dass die Feststellung der Eisenbahnprojecte im Ruhrgebiete bei den so verschiedenen sich kreuzenden Interessen eine ungemein schwierige ist und halten uns überzeugt, dass von Seiten des Handels-Ministeriums kräftig auf Beschleunigung hingewirkt wurde. Leider hat uns eine sehr theuer erkaufte Erfahrung belehrt, dass divergirende Interessen die Ausführung concurrirender Bauten auch gegen Tendenz und Willen der Ober-Aufsichtsbehörde sehr erschweren und Jahre lang hinausschieben können. Wir hoffen heute, dass es möglich werden wird, die Strecke Wattenscheid-Bochum im Juli dieses Jahres und die Strecke Bochum-Dortmund längstens im Frühjahre 1875 sammt den sehr zahlreichen Anschlussbahnen dem Betriebe zu übergeben. Wie mit dem Baue der Rheinbrücke bei Duisburg die Correctur der Strecke Rheinhausen-Speldorf, so geht mit dem Ausbaue der Strecke Wattenscheid-Dortmund-Hörde die Correctur der Strecke Essen-Wattenscheid Hand in Hand. Die ursprüngliche Anlage der Bahn von Osterath nach Wattenscheid hatte in der Richtung nach dem linken Rheinufer, in welcher fast ausschliesslich beladene Wagen zu transportiren sind, Steigungen von 1 : 100 und war nicht auf einen so colossalen Verkehr berechnet, wie er auf dieser Strecke im Laufe weniger Jahre sich entwickelt hat. Der Umbau hat wesentlich Verminderung der Betriebskosten zum Ziele, und nach den Anschlägen und Berechnungen des Oberingenieurs des Betriebes, Herrn Rumschöttel, werden die freilich sehr kostspieligen Umbauten sich reichlich verzinsen. Nach ausgeführtem Umbaue wird von Speldorf bis Linn-Crefeld die Steigung der Bahn an keiner Stelle mehr 1 : 200 überschreiten Auch auf der Strecke Speldorf-Dortmund wird, mit Ausnahme der 1 : 100 betragenden Steigung zwischen Bahnhof Mülheim und dem ganz nahen Bahnhofe Speldorf und zwischen den beiden Bahnhöfen bei Heissen, wo durch eine drückende Maschine leicht und ohne erhebliche Kosten nachgeholfen werden kann, keine stärkere Steigung als 1 : 150 mehr vorkommen. Wir werden durch den Umbau der gedachten Strecken somit in die Lage gesetzt, von Dortmund bis zum Rangirbahnhofe Speldorf mit je einer Güterzug-Locomotive Züge von ca. 45 beladenen Wagen, und vom Rangirbahnhofe Speldorf bis Bingen, Aachen, Cleve und Oberlahnstein Güterzüge von ca. 50—60 beladenen Wagen regelmässig zu befördern, während vordem die Maschinen nur mit 30—35 beladenen Wagen belastet werden konnten. Die gleichzeitige Beseitigung diverser Niveaukreuzungen und Abzweigungen aus freier Bahn zwischen Speldorf und Wattenscheid befähigt diese Strecken auch in einem höheren Maasse zum sicheren Personentransporte.

„Im Interesse eines durchgehenden Personen-Verkehrs ist es zu bedauern, dass auf der Strecke Speldorf-Hörde an keiner Stelle ein Anschluss der Personengeleise an die Bahnhöfe der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn hat erreicht werden können.

„Wir werden, so lange unsere Hauptlinie nicht noch weiter nordwärts nach Hamm u. s. w. verlängert sein wird, für den durchgehenden Personen-Verkehr ausschliesslich auf den Anschluss bei Dortmund an die Westfälische Staatsbahn angewiesen sein.

„Ebenso sehr, wie bei der Linie Wattenscheid-Dortmund-Hörde, hat die Feststellung der Linie und der Bahnhofspläne für die Strecke Speldorf-Troisdorf sich verzögert. Erst in jüngster Zeit wurde die durchgehende Linie definitiv festgestellt und noch heute warten wir schmerzlich auf die definitive Feststellung des Bahnhofs Düsseldorf und der Linie von Düsseldorf nach Eller und Rath. Die Linie Speldorf-Troisdorf ist vorzugsweise auf die grossen Verkehrs-Centren Düsseldorf und Köln berechnet, und die Thatsache, dass der Ausbau in Düsseldorf durch die über Beseitigung der bestehenden Niveaukreuzungen der Bergisch-Märkischen durch die Köln-Mindener Bahn noch schwebende Verhandlung sich jetzt schon Jahre lang hinzieht und dass in Bezug auf die Einführung der rechtsrheinischen Linie der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in die Festung Köln erst jetzt die Verhandlungen gleichzeitig mit den Verhandlungen über die Erweiterung der Stadt Köln eröffnet werden können, hat für die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft recht empfindliche Nachtheile im Gefolge.

„Wir geben der Hoffnung Raum, dass beide Fragen so rasch als möglich ihrer Erledigung werden entgegen geführt werden.

„Ebenso langwierige Verhandlungen, wie an die bisher bezeichneten Strecken, haben sich an die unterm 20. November 1871 concessionirte Bahn von Linn über Crefeld nach Gladbach und von Neuss nach Viersen geknüpft. Namentlich sind es die an den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Crefeld, sowie an die Herstellung der Bahnhöfe Gladbach, Viersen und Neersen, geknüpften Wünsche und Anforderungen der Ober-Aufsichts-Behörde und insbesondere der betreffenden Gemeinden, welche die wiederholte Vorlage von Plänen und Kosten-Anschlägen zur Klarstellung der Sachlage zur nothwendigen Folge gehabt haben.

„Als wir seiner Zeit die Concession zu den vorbezeichneten mit Ausnahme des Bahnhofs Gladbach und der Strecke Gladbach-Rheydt fast gar keine Terrainschwierigkeiten darbietenden Bahnstrecken nachsuchten, waren wir nach Analogie der unter gleichen Verhältnissen hergestellten Bahn von Köln nach Cleve und in Berücksichtigung, dass an den beiden Hauptpunkten Neuss und Crefeld bereits Bahnhöfe vorhanden waren, zu der Annahme berechtigt, dass dieselben mit einem sehr mässigen Kosten-Aufwande herzustellen sein würden. Wenn auch für den Ausbau jener 6 Meilen das Capitalbedürfniss, veranschlagt auf $1^1/_2$ Million Thaler, nothwendig eine ansehnliche Steigerung erfahren musste durch die gestiegenen Preise der Löhne und Materialien und des Grund-Eigenthums, namentlich bei Crefeld, Gladbach und Viersen, und durch die von der Stadt Gladbach gewünschte und auch von uns als zweckmässig anerkannte Herstellung eines besondern Güter- und Personen-Bahnhofes bei Gladbach, so konnten doch diese Momente zusammen kaum die Baukosten um mehr als $^1/_2$ Million Thaler steigern.

„Rechnen wir noch den Geldbedarf für die unterm 4. Nov. 1872 concessionirte Erweiterung der Bahn von Gladbach nach Rheydt mit ca. 400 000 Thlr. und für die Strecke von Linn nach Crefeld noch 300 000 Thlr. hinzu, so ergibt sich eine Gesammtsumme von 2 700 000 Thlr.

„Statt dieser Summe weist der specielle Kosten-Anschlag des Herrn Ober-Ingenieurs Baurath Menne ein Erforderniss nach von 3 750 000 Thlr.

„Der grosse Mehrbedarf beruht zum grösseren Theile auf den an die Beseitigung der Niveaukreuzung bei Crefeld und an die Anlage der Bahnhöfe sich knüpfenden erhöhten Anforderungen und nur zum geringeren Theile auf der am Schlusse des Vorjahres gegen frühere Perioden bestandenen Erhöhung der Preise der Materialien und Löhne. Wir hoffen zuversichtlich, dass die in Bezug auf die Bahnhofs-Anlagen zu Viersen und Neersen, sowie in Bezug auf den Umbau des Bahnhofs Crefeld, Seitens der Ober-Aufsichtsbehörde gestellten Anforderungen ermässigt und wir dadurch in den Stand gesetzt werden, für die betreffenden Strecken schliesslich mit der schon sehr hohen Summe von drei Millionen Thalern auszureichen.

„Der Bau ist auf der Strecke von Linn nach Crefeld in Angriff genommen und wird, sobald die Pläne der Bahnhöfe Crefeld, Gladbach, Neersen und Viersen definitiv festgestellt sein werden, mit aller Energie möglichst rasch gefördert werden.

„Wir nehmen die Eröffnung der Bahn von Neuss nach Viersen, sowie der Bahn von Linn über Crefeld nach Gladbach und Rheydt, im Laufe des Jahres 1875 in Aussicht. Wenn die Städte Crefeld und Gladbach bei dem Herrn Handels-Minister über die Verzögerung der Herstellung der in Rede stehenden Bahnen sich beschwert haben, so wird das Gesagte genügen, um darzuthun, dass diese Verzögerung keineswegs der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, sondern lediglich dem Umstande beizumessen ist, dass die Wünsche der Städte und Gemeinden des Bahngebietes, welche die finanziellen Interessen der Gesellschaft in hohem Maasse gefährden, die wiederholte Aufstellung neuer Projecte und Kosten-Anschläge zur Klarlegung der aus jenen Wünschen sich ergebenden finanziellen Resultate zur nothwendigen Folge gehabt haben. Wir sehen, wie wir dies schon an anderen Stellen unseres heutigen Berichtes betonten, die grösste Gefahr für die Rentabilität und für die dringend wünschenswerthe stetig fortschreitende Erweiterung des Deutschen Eisenbahnnetzes in den zu hoch gespannten, die Kosten zu wenig berücksichtigenden Anforderungen, der Interessenten, welche zwar in der Regel bei der Projectirung der Linien sich gern bereit erklären, diese Anforderungen auf das äusserste zulässige Maass zu beschränken, nach der Concessionirung jedoch ganz entgegengesetzte Anträge an das Handels-Ministerium richten.

„Der Bau der Bahn von Kalscheuren nach Euskirchen wurde, soweit die langsam fortschreitende Expropriation es gestattete, kräftig gefördert

„Diese Linie durchneidet bei Brühl mächtige Braunkohlenlager, deren Abbau hoffentlich eine reiche Quelle des Verkehrs für die Rheinische Eisenbahn ergeben wird. Die Bahnlinie ist mit Bezug auf diese Braunkohlen-Ablagerung nicht ohne erheblichen Mehraufwand so gelegt, dass Anschlüsse an die Bahn von den Eigenthümern der Concessionen mit Leichtigkeit hergestellt werden können.

„Die Strecke Kalscheuren-Euskirchen wird voraussichtlich gegen Ende dieses oder in den ersten Monaten des nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden können. —

„Wenden wir den Blick von dem in Bauangriff genommenen und möglichst rasch der Vollendung entgegen zu führenden Strecken zu den umfangreichen Erweiterungen, deren specielle Projectirung auf Grund der landesherrlichen Concession vom 9. Juni 1873 vorbereitet wurde, so können wir constatiren, dass auf dem Gebiete der Projectirung mit der grössten Energie vorgegangen ist und vorgegangen wird, um den Concessionsbedingungen, welchen wir in diesem Punkte nur sehr widerstrebend uns unterworfen haben, zu genügen. Mit Aufgebot aller Kräfte und mit erheblichem das nothwendige Maass weit überschreitendeu Kosten-Aufwande werden wir es ermöglichen, innerhalb der kurzen und für die specielle Projectirung so schwierigen Linien durchaus unzureichenden Frist eines Jahres dem Handels-Ministerio die Specialpläne und Kosten-Anschläge für die Linien Düsseldorf-Elberfeld-Barmen-Hagen-Hörde, Duisburg-Quakenbrück und Euskirchen-Sinzig mit Abzweigung nach Bonn vorzulegen. Die Pläne der Strecken Düsseldorf-Elberfeld-Hagen und Duisburg-Dorsten haben bereits der polizeilichen Prüfung unterlegen, und werden diese Linien an den dazu geeigneten Stellen sofort nach defiuitiver Feststellung der Pläne in Angriff genommen werden.

„Die Pläne zu den Seitenbahnen der Hauptlinie Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund werden erst nach Feststellung der Hauptlinie zur Vorlage kommen. Dieselben sind jedoch soweit vorgeschritten, dass in kurzer Frist, nachdem jene Feststellung erfolgt sein wird, die Vorlage an das Handels-Ministerium erfolgen kann.

„Auch die Zweigbahnen von Eugers nach Limburg und Altenkirchen, die Zweigbahnen von Köln nach Rittershausen und von Opladen über Solingen nach Elberfeld, sowie die Abzweigungen von der Rheinbahn nach Ahrweiler und Niedermendig, deren Ausführung von bestimmten Leistungen der Interessenten, resp. von der Regelung der wegen Erweiterung der Festung Köln schwebenden Verhandlungen abhängig gemacht ist, sind in der Projectirung weit vorgeschritten.

„Auf der Hauptlinie Düsseldorf-Dortmund sind wir bereits mit ansehnlichen Erwerbungen des erforderlichen Terrains bei Elberfeld und Barmen vorgegangen und haben alle Vorbereitungen so getroffen, dass diese zwar sehr theure, aber auch Aussichten auf einen sehr grossen Verkehr und auf eine angemessene Rente darbietende Strecke binnen der concessionsmässigen Frist von vier Jahren nach Feststellung der Specialpläne vollendet werden kann. Gleichzeitig mit dieser Hauptlinie wünschen wir die Abzweigung von Opladen nach Elberfeld fertig zu stellen. Diese Abzweigung steht jedoch in engem Zusammenhange mit der Lösung der Frage der Erweiterung der Festung Köln und der Ueberbrückung des Rheins bei Köln und ist in gewissem Sinne durch die vorgängige Lösung dieser Frage bedingt.

„Sowohl in Köln wie in Düsseldorf sind wir künftig auf die Herstellung fester Brücken zur Verbindung unserer links- und rechtsrheinischen Strecken angewiesen. Erhebliche Ersparnisse für beide Theile würden erzielt werden, wenn eine Mitbenutzung der bestehenden Brücken der Köln-Mindener Bahn bei Köln und der Bergisch-Märkischen Bahn bei Düsseldorf sich als mit einem wohlgeregelten Betriebe vereinbar erweisen sollte, und wenn über eine solche Mitbenutzung eine Verständigung mit den gedachten Gesellschafteu erzielt werden könnte. Wir werden demnächst die Frage der rationellen Ausführbarkeit eines combinirten Betriebes näher prüfen lassen und eventuell eine desfallsige Verständigung mit den Nachbarbahnen herbeizuführen bemüht sein, gleichzeitig aber auch selbstständige Projecte für die Herstellung fester Rhein-Uebergänge bei Köln und Düsseldorf aufstellen lassen.

„Die Special-Anschläge für die auf Grund der Concession vom 9. Juni 1873 auszuführenden Bahnen werden unter Zugrundelegung der gegenwärtig in diesem Bahngebiete noch bestehenden Arbeits- und Preis-Verhältnisse nicht unerhebliche Steigerungen gegen die auf die Anschauungen der früheren Periode basirten generellen Ueberschläge ergeben. Wir halten uns jedoch zu der Hoffnung berechtigt, dass im Laufe der nächsten Jahre die jetzt auf dem Gebiete der Industrie eingetretene Reaction auch in den Preisen des Grund-Eigenthums, wie in den Löhnen und in den Preisen der Materialien, zur vollen Geltung gelangen, und dass es schliesslich gelingen werde, die Kosten der Herstellung in so weit einzuschränken, dass die Rentabilität der Strecken nicht zu tief davon berührt werde. Auf ein gewisses nicht unansehnliches Mehr dieser Kosten, der früheren auf die Verhältnisse 1865 bis 1867 basirenden generellen Annahme entgegen, werden wir jedoch gefasst sein müssen, aus Gründen, welche zum Theile von der hoffentlich vorübergehenden übermässigen Steigerung der Preise ganz unabhängig sind.

„Die industrielle Entwickelung des Bahngebietes unserer demnächst auszuführenden Projecte ist nämlich eine so rasch fortschreitende, dass für den voraussichtlichen Verkehr die Bahnhofs- und anderen Betriebs-Einrichtungen viel weiter gegriffen werden müssen, als dies bei der generellen Projectirung in Aussicht genommen war. Die Bevölkerung der Städte im Wupper- wie im Ruhr-Reviere ist in einem so raschen Wachsen begriffen, dass sie in dieser Beziehung mit den Städten der Englischen Industriebezirke wetteifert. Selbst die gegenwärtige Reaction scheint auf die Entwickelung der Städte Elberfeld und Barmen von nur geringem Einflusse zu sein.

„Dieser erfreuliche rasche und grosse Aufschwung der Städte, welcher einerseits den Werth des städtischen Grund-Eigenthums gewaltig steigert und dadurch die Baukosten der Eisenbahnen sehr erhöht, berechtigt andererseits gewiss zu der Hoffnung, dass das Capital, welches aufgewandt wird, um die stark betonten Bedürfnisse einer so eminent industriellen Gegend zu befriedigen, ein wohlangelegtes und nach einigen Jahren der Entwickelung rentables sein werde.

„Die finanzielle Lage der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft finden Sie in der Anlage C. des Berichtes unseres Special-Directors per 31. December 1873 dargestellt.

„Nach Ausweis der Bau-Rechnung, Anlage B. 1., waren am Schlusse des Vorjahres 1 739 939 Thlr. aus den Beständen des Betriebs- und des Erneuerungsfonds dem Baufonds versirt. Im Jahre 1873 flossen in die Casse der Gesellschaft:

An Einzahlungen auf die neueste Emission von 12 100 000 Thlr. Stamm-Actien	Thlr.	10 448 800
auf begebene 5procentige Obligationen aus der Anleihe vom 4. November 1872	„	6 581 400
aus begebenen 1 500 000 Thlr. Actien Lit. B. . . .	„	1 364 850
zusammen	Thlr.	18 395 050

„Am 15. April dieses Jahres standen der Gesellschaft zur Fortführung der Bauten und zur Beschaffung von Betriebsmitteln zur Verfügung:

An Guthaben bei Banquiers	Thlr.	7 197 222
2 392 600 Thlr. 5procentige Obligationen der Anleihe vom 4. November 1872	„	2 392 600
Zu diesen Fonds treten hinzu: 10 000 000 Thlr. 5procentige Obligationen der Anleihe vom 28. März 1874	„	10 000 000
zusammen	Thlr.	19 589 822

„Ferner sind noch 332 000 Thlr. Stamm-Actien der neuesteu Emission aus der von den Actionären nicht übernommenen Summe von 496 000 Thlr. zu begeben.

„Aus diesen Mitteln sind im laufenden Jahre zunächst die Dividenden, Steuern etc. pro 1873 zu bestreiten. Der Rest ist für die vorangegebenen Zwecke verfügbar.

„Nach einem Voranschlage der Ober-Ingenieure des Baues und Betriebes waren bei kräftigster Fortführung der in Angriff genommenen Bauten und in der Voraussetzung, dass rechtzeitig das Grund-Eigenthum den verschiedenen Bau-Abtheilungen zu Zwecken des Baues zur Disposition gestellt werden könnte, circa 16 Millionen Thaler für das laufende Jahr erforderlich. Diese Anschlagssumme vermindert sich indess wesentlich dadurch, dass die Einweisung in den Besitz des Grund und Bodens sich in vielen Fällen mehr, wie im voraus angenommeu, verzögert. Wir werden voraussichtlich jedoch gegen Herbst dieses oder im Frühjahre nächsten Jahres in der Lage sein, für weitere Geldmittel zur Ausführung der uns concessionirten Strecken Vorsorge zu treffen und die Modalitäten der Beschaffung dieser Mittel, den Concessions-Bedingungen entsprechend, mit dem Handels-Minister zu vereinbaren.

„Zum Schlusse unseres Berichtes gestatten wir uns noch einen Blick auf die muthmasslichen Resultate des laufenden Jahres.

„Die Einnahmen haben bei der noch fortdauernden Krisis der Industrie, abweichend von allen Vorjahren seit 1848, eine Minder-Einnahme ergeben für die ersten vier Monate im Betrage von Thlr. 44 111.

„Wir hoffen, dass die bevorstehende Eröffnung der Strecke von Wattenscheid uach Bochum und die Fertigstellung mehrerer Anschlussbahnen an Zechen und Etablissements in den ferneren Monaten dieses Jahres die schlimmen Wirkungen der Reaction im Verkehre ausgleichen und namentlich, dass die letzten Monate des laufenden Jahres wieder eine steigende Bewegung auf dem weitverzweigten Rheinischen Netze aufweisen werden.

„Sind wir in Bezug auf die Einnahmen in der Unmöglichkeit, mit Gewissheit oder hoher Wahrscheinlichkeit das Resultat der nächsten Zukunft zu prognosticiren, so hoffen wir in Bezug auf die Ausgaben mit grösserer Wahrscheinlichkeit, eine Vorberechnuug der Zukunft aufstellen zu können. Nach dem dem Administrationsrathe vorgelegten rectifizirten Etat pro 1874 nehmen wir unter der Voraussetzung, dass die Einnahmen denen des Vorjahres sich schliesslich gleichstellen und die gleiche Zahl Persouen und die gleichen Quantitäten Güter befördert werdeu, eine Ersparuiss an Betriebskosten von rund circa Thlr. 600 000 in Aussicht, wobei wir die Hoffuung nicht aufgeben, dass diese Summe von der Wirklichkeit eher werde über- als unterschritten werden.

„Es steht dieser voraussichtlichen Ersparuiss die Thatsache gegenüber, dass pro 1874 ein erheblich grösseres Actien-Capital an der Dividende theilnehmen wird als pro 1873 und dass auch die Verzinsung der Obligatioueu höhere Beträge als pro 1873 erfordern wird. Wir hoffen

ndess trotzdem für das laufende Jahr wenn auch nicht die gleiche, doch eine gegen das Vorjahr nicht gar zu sehr abweichende, Dividende für die Actionäre erzielen zu können.

„Die Actionäre unseres Unternehmens dürfen dabei nicht aus den Augen verlieren, dass wir zum ersten Male ein Jahr des Betriebes vor uns haben, in welchem eine grosse fast allgemeine Krise auf der Industrie lastet und in welchem in allen industriellen Centren der Verkehr eine Stagnation erfährt, wie eine solche sonst nur das Resultat grosser politischer Stürme und Krisen zu sein pflegt.

Wir wissen zwar in nächster Zukunft den Verkehr auf manchen Strecken des Rheinischen Netzes von verstärkter Concurrenz bedroht. Die Aequivalente, welche wir gegen diese Concurrenz aus der Eröffnung der jetzt im Baue begriffenen Strecken erhoffen, halten wir jedoch der wahrscheinlichen Einbusse gegenüber für überwiegend.

Nimmt wie wir hoffen, nach den schweren Tagen der Gegenwart im nächsten Jahre die Rheinisch-Westfälische Industrie wieder einen neuen Aufschwung, zu welchem die in den letzten Jahren bewirkte grossartige Vermehrung der productiven Kräfte, welche vielfach noch auf Inbetriebsetzung warten, sie in hohem Grade befähigt, so glauben wir der Ueberzeugung Ausdruck geben zu dürfen, dass das Rheinische Bahnnetz, bei öconomischem Betrieb und nicht zu sehr durch Anforderungen der Ober-Aufsichtsbehörde gesteigerten Kosten, auch künftig und dauernd eine gerechte Erwartungen befriedigende Durchschnittsrente aufliefern wird.

In der heutigen General-Versammlung ist zunächst eine Neuwahl zu treffen für das in jüngster Zeit durch den Tod uns leider entrissene, seit so langen Jahren mit treuester Hingebung noch in hohem Alter für die Interessen der Gesellschaft thätige, in den weitesten Kreisen hoher Achtung sich erfreuende Mitglied der Direction,

Geheimer Commercienrath D. Leiden.

„Sodann scheiden dem regelmässigen Turnus nach in der heutigen General-Versammlung aus:

Aus dem Administrationsrathe:

die wirklichen Mitglieder:

Geheimer Justizrath J. J. Bürgers aus Köln,
Heinrich Stein jun. aus Köln,
Robert Peill aus Köln,
Ober-Bürgermeister Contzen aus Aachen,
Louis Kesselkaul aus Aachen,
August Startz aus Aachen.
Wirklicher Geheimer Rath H. v. Dechen aus Bonn,
Wirklicher Geheimer Rath Broicher aus Sinzig,

die stellvertretenden Mitglieder:

Eugen vom Rath aus Köln,
Commerzienrath Ernst Waldthausen aus Essen,
Conrad Startz aus Aachen.

„Auch dem Administrationsrathe wurde ferner in jünster Zeit durch den Tod entrissen das langjährige Mitglied desselben:

Advocat-Anwalt Pelzer,

dessen Stelle ebenfalls durch Neuwahl wieder zu besetzen sein wird."

Die General-Versammlung nahm diesen Bericht mit Interesse entgegen.

General-Director Dr. Claessen aus Köln, Mitglied der Rechnungs-Revisions-Commission des Administrationsrathes, referirte sodann Namens derselben resp. des Administratinnsrathes, dass der Direction durch Beschluss des Administrationsrathes für die wohlgeordnete und detaillirte Rechnungs-Ablage bezüglich der Bau-Einnahmen und Ausgaben für sämmtliche älteren und neuen Linien incl. der Call-Trierer Strecke bis Ende 1872, abschliessend mit einer Gesammt-Einnahme von Thlr. 79 268 941. 15. 1 und mit einer Gesammt-Ausgabe von Thlr. 85 118 669. 19. 11, ferner über die von der Direction aufgestellte Bilanz pro 1872, in Activen und Passiven abschliessend mit eine Summe von Thlr. 93 195 469. 22. 6, nach specieller sorgfältiger Revision Decharge ertheilt worden ist. Die General-Versammlung nahm von dieser der Direction Seitens des Administrationsrathes ertheilten Decharche, dieselbe anerkennend, Kenntniss und erklärte zu dieser Decharche einstimmig ihre Zustimmung, sowie auch auf Grund des heute erstatteten speciellen Rechenschaftsberichtes zu den von der Direction im Jahre 1873 a conto der älteren und neueren Linien für Neubanten, Erweiterungen und Vermehrung der Betriebsmittel verfügten Ausgaben.

Es wurden demnach die in der gestrigen Sitzung des Administrationsrathes bereits gebilligten Anträge der Direction, sowie die Anträge des Administrationsrathes und resp. der Direction bezüglich der statutenmässigen Tantièmen für eie Direction beziehungsweise den Administrationsrath, von dem Vorsitzenden resp. von dem Präsidenten der Direction, jeder einzeln für sich, verlesen, motivirt und zur Discussion gestellt.

Die Anträge wurden nach eingehender Erörterung, und zwar jeder Antrag einzeln für sich, zur Abstimmung gebracht und wurde jeder Antrag für sich in der General-Versammlung einstimmig genehmigt.

Die auf die Anträge der Direction beziehungsweise des Administrationsrathes von der General-Versammlung gefassten Beschlüsse sind folgende:

I. Die General-Versammlung beschliesst, aus dem nach Abzug der Betriebs-Unkosten, der Zinsen der Obligationen und Prioritäts-Stamm-Actien und sonstigen Lasten aus der Betriebs-Einnahme des Jahres 1873 noch verbleibenden Ueberschusse von Thlr. 3 791 834. 12. 3 eine Dividende von 9 Proc. auf die am 31. December 1873 im Umlaufe gewesenen 34 673 750 Thlr. Stamm-Actien, sowie 9 Proc. auf die im Umlaufe gewesenen 871 750 Thlr. Bonn-Kölner Actien und 5 Proc. auf die Ende 1873 noch im Umlaufe gewesenen 754 750 Thlr. Prioritäts-Stamm-Action zu vertheilen und den dann noch verbleibenden Rest, unter Zuwendung eines extraordinären Beitrags von 2000 Thlrn. an den Verschönerungs-Verein für das Siebengebirge, nach Abzug der statut- und vertragsgemässen Tantièmen und der Steuern dem Reservefonds zu überweisen.

II. Die General-Versammlung stellt die Tantième der Direction auf 2 Procent des pro 1873 unter die Actionäre zu vertheilenden Reingewinnes fest.

III. Die General-Versammlung stellt die Tantième des Administrations-Rathes auf 1 Procent des pro 1873 unter die Actionäre zu vertheilenden Reingewinnes fest.

IV. Die General-Versammlung ermächtigt die Direction, denjenigen Actionären, welche in Gemässheit der Emissions-Bedingungen für die letzte Actien-Ausgabe von 12 000 000 Thlr. für verspätete Einzahlungen Conventionalstrafen verwirkt haben, die resp. Beträge zu erlassen, sowie auch den bis jetzt eingelaufenen Gesuchen von Actionären um nachträgliche Betheiligung an der bezeichneten Actien-Emission unter den hierfür von der Direction festgesetzten Bedingungen zu willfahren, sofern von den betreffenden Gesuchstellern der Nachweis erbracht wird, dass sie ohne eigenes Verschulden verhindert worden sind, ihr Bezugsrecht innerhalb der gestellten Frist geltend zu machen.

V. Die General-Versammlung nimmt Kenntniss von den auf Grund der Beschlüsse der ausserordentlichen General-Versammlung vom 28. December 1872 und der General-Versammlung vom 29. Mai 1873 von der Direction festgestellten, durch Acte vor Notar Winkens vom 7. August 1873 beurkundeten und in das Handels-Register eingetragenen beiden Nachträgen zu den Statuten, betreffend die durch die Allerhöchste Concessions-Urkunde vom 9. Juni 1873 genehmigten Erweiterungen des Unternehmens und resp. die Abänderung der §§ 13, 14, 15, 22, 23, 33, 42 und 71 der Gesellschafts-Statuten, indem sie anerkennt, dass diese Nachträge überall den Beschlüssen der General-Versammlungen vom 28. December 1872 und 29. Mai 1873 entsprechen.

VI. Die General-Versammlung ermächtig die Direction:

a) zum Baue und Betriebe einer oder mehrerer Verbindungsbahnen von der Bahn Hochfeld-Duisburg resp. vom Bahnhofe Duisburg aus bis Speldorf resp. bis zur Troisdorf-Speldorfer oder zur Hochfeld- Speldorfer Linie;

b) zum Baue und Betriebe der auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. Mai 1866 und resp. des § 1e des Statut-Nachtrages vom 18. März 1867 durch Erlasse des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 27. October 1871, 5. November 1872 und 27 Juli 1873 genehmigten Verbindungsbahn von der Zeche Bonifacius resp. vom Bahnhofe Kray der Osterath-Wattenscheider Linie nach dem Bahnhofe Wanne der Köln-Mindener Eisenbahn für den Personen- und Güter-Verkehr, sowie zum Baue und Betriebe der Anschlussbahnen von dieser Bahn an die Zechen Alma, Rhein-Elbe, Pluto und Königsgrube.

VII. Die General-Versammlung ermächtigt die Direction, die Summe von 10 000 000 Thlr. zu verwenden:

a) für die Anlage des rechtsrheinischen Central-Bahnhofes Speldorf und für den Bau und die Ausrüstung der Werkstätten daselbst;

b) zur Erweiterung und dem Umbaue anderer Bahnhöfe, sowie zur Erweiterung der Betriebs-Einrichtungen, zur Errichtung resp. zum Ankaufe von Arbeiter- und Beamten-Wohnungen und Bureau-Gebäuten, zu Lagerhäusern und sonstigen nicht zum eigentlichen Bahnbetriebe gehörigen Anstalten und Objecten;

c) zum Baue der Verbindungsbahn von Zeche Bonifacius nach dem Bahnhofe Wanne der Köln-Mindener Bahn, nebst den Anschlüssen an die Zechen Alma, Rhein-Elbe, Pluto und Königsgrube, zum Baue der durch Erlass des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 29. November 1872 genehmigten Zweig- resp. Anschlussbahn von der Station Hochfeld der Osterath-Wattenscheider Bahn nach den auf dem Hochfelde gelegenen industriellen Etablissements, sowie zum Baue anderer Anschluss- und Zechenbahnen im Ruhr-Reviere, insbesondere zum Baue der auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 20. November 1871 resp. des § 2h des Statut-Nachtrages vom 12. Januar 1872, durch Erlasse des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 9. Februar, 7. Juli, 13. Juli, 1. August und 14. August 1873 genehmigten Anschlussbahnen von der Strecke Wattenscheid-Dortmund-Hörde an die Bochumer Gussstahl-Fabrik, an die Zeche Carolinenglück, an den alten und neuen Schacht der Zeche Präsident, an den neuen Schacht der Zeche Tremonia, an die Coaksbrennerei von Herberz bei Langendreer, an die Zeche Heinrich Gustav, an die Zeche Germania und an die Coaksbrennerei von Stutz & Isert, sowie endlich zur Deckung des gegen die vorläufige generelle Annahme sich als erforderlich

ergebenden Mehr-Aufwandes für die Strecken Wattenscheid-Dortmund-Hörde, Troisdorf-Speldorf, Linn-Crefeld-Gladbach-Rheydt und Neuss-Viersen.

VIII. Die General-Versammlung bestätigt die von ihr der Direction seither ertheilte Ermächtigung, die aus dem Betriebe des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens sich ergebenden Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben sowie die disponiblen Bestände des Erneuerungs- und Reservefonds dem Baufonds vorschussweise zu versiren, sowie, wenn erforderlich, zur Beschaffung der nöthigen Mittel Darlehen mit oder ohne Verpfändung von Effecten der Gesellschaft aufzunehmen.

IX. Die General-Versammlung ermächtigt die Direction, das zur Ausführung der Verbindungsbahnen von der Bahn Hochfeld-Duisburg resp. vom Bahnhofe Duisburg aus bis Speldorf resp. bis zur Troisdorf-Speldorfer oder zur Hochfeld-Speldorfer Linie erforderliche Capital, vorläufig generell veranschlagt zur Summe von 400 000 Thlr., sowie das zur Verwendung für verschiedene Erweiterungen etc. heute genehmigte Capital von 10 000 000 Thlr.; unter Genehmigung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten durch Ausgabe von Actien oder Obligationen zu beschaffen, die Emissions-Bedingungen sowohl der Actien wie der Obligationen festzusetzen, sowie dieselben nach Bedürfniss bestmöglichst zu begeben, auch im Falle der Emission von Actien das Grund-Capital der Gesellschaft um die Summe der auszugebenden Actien zu erhöhen.

X. Die General-Versammlung beschliesst, unter Aufhebung des Beschlusses II der ausserordentlichen General-Versammlung vom 28. December 1872, den § 7 der Gesellschafts-Statuten in folgender Weise abzuändern resp. durch folgenden Paragraphen zu ersetzen.

§ 7.

Die Gellschaft kann eine Verlängerung und Weiterführung der Bahn sowie Zweigbahnen ausführen, mit den Unternehmern anderer Eisenbahnen oder anderer Transport-Anstalten, welche mit ihren (der Gesellschaft) Bahnen in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen oder errichtet werden, zur Förderung des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens Verträge wegen gegenseitiger Benutzung abschliessen, auch zu dieser Förderung bei solchen fremden Bahnen oder anderer Transport-Anstalten in jeder beliebigen Weise sich finanziell betheiligen.

Zu diesen Maassnahmen bleibt jedoch die Genehmigung des Staates, insofern dieselbe gesetzlich vorgeschrieben ist, vorbehalten.

XI. Die General-Versammlung beschliesst, unter Aufhebung des Beschlusses VI der ausserordentlichen General-Versammlung vom 28. December 1872, den § 16 der Gesellschafts-Statuten in folgender Weise abzuändern resp. durch folgenden Paragraphen zu ersetzen:

§ 16.

Wer nicht innerhalb der von der Direction bestimmten Frist die Einzahlungen leistet, hat eine Conventionalstrafe von zehn Procent der ausgeschriebenen Rate, deren Zahlung in Rückstand geblieben ist, und sechs Procent Verzugszinsen zum Vortheile der Gesellschaft verwirkt. Ist die Aufforderung zur Zahlung mindestens drei Mal in den hierzu bestimmten öffentlichen Blättern, das letzte Mal wenigstens vier Wochen vor dem für die Einzahlungen gesetzten Schlusstermine, bekannt gemacht worden, die Zahlung aber demungeachtet noch immer nicht erfolgt, so steht es der Direction frei, entweder den einzahlbaren Betrag der Actien nelbst Conventionalstrafe und Verzugszinsen gerichtlich einzutreiben oder aber hierauf zu verzichten. Im letzteren Falle müssen die bis dahin eingezahlten Raten als der Gesellsbhaft verfallen und die durch die Ratenzahlungen, sowie durch die ursprüngliche Unterzeichnung dem Actionäre gegebenen Ansprüche auf den Empfang von Actien für vernichtet erklärt werden.

Eine solche Erklärung erfolgt nach dem Beschlusse der Direction durch öffentliche Bekanntmachung unter Angabe der Nummern. An die Stelle der für verfallen erklärten Actien können von der Direction neue Actien ausgegeben werden.

XII. Die General-Versammlung genehmigt den nachstehenden von der Direction vorgelegten Entwurf zu einem ferneren Nachtrage zu den Statuten:

Nachtrag
zu den Statuten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

§ 1.

Das Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wird ausgedehnt auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. Mai 1866, betreffend die Erweiterung des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn durch Fortsetzung der Osterath-Essener Zweigbahn etc., resp. der § 1e des Statut-Nachtrages vom 18. März 1867, der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 20. November 1871, betreffend den Bau und Betrieb der Bahnen von Wattenscheid nach Dortmund resp. Hörde etc., resp. des § 2h des Statut-Nachtrages vom 12. Januar 1872, sowie die Genehmigung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten:

a. auf den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn von der Zeche Bonifacius resp. vom Bahnhofe Kray der Osterath-Wattenscheider Linie nach dem Bahnhofe Wanne der Köln-Mindener Eisenbahn für den Personen- und Güter-Verkehr, mit Anschlüssen an die Zechen Alma, Rhein-Elbe, Pluto und Königsgrube (genehmigt durch Rescripte vom 27. October 1871, 5. November 1872, 27. Juli 1873);

b. auf den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von der Station Hochfeld der Osterath-Wattenscheider Bahn zu den auf dem Hochfelde gelegenen industriellen Etablissements (genehmigt durch Rescript vom 29. November 1872);

c. auf den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen von der Strecke Wattenscheid-Dortmund-Hörde an die Bochumer Gussstahl-Fabrik, an die Zeche Carolinenglück, an den alten und neuen Schacht der Zeche Präsident, an den neuen Schacht der Zeche Tremonia, an die Coaksbrennerei von Herbertz bei Langendeer, an die Zeche Heinrich-Gustav, sowie an die Zeche Germania und an die Coaksbrennerei von Stutz & Isert (genehmigt durch Rescripte vom 9. Februar, 7. Juli, 13. Juli, 1. August und 14. August 1873).

Diese Erweiterungen bilden integrirende Bestandtheile des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens und es finden auf dieselben alle Bestimmungen der betreffenden Concessions- resp. Genehmigungs-Urkunden, sowie der Gesellschafts-Statuten und deren Nachträge Anwendung.

§ 2.

Die Art der Beschaffung des zur Ausführung der sub a bis c genannten Bahnen erforderlichen Capitals wird unter Genehmigung der Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bestimmt.

XIII. Die General-Versammlung beschliesst, unter Bestätigung aller noch unerledigten Beschlüsse früherer General-Versammlungen, die der Direction ertheilte Ermächtigung zu erneuern: Namens der Gesellschaft bei der Königlichen Staats-Regierung, sowie bei der Regierung des Deutschen Kaisers, zu den der Direction geeignet erscheinenden Zeitpunkten und nach ihrem Ermessen die Concession zu den verschiedenen Zweig- und Anschlussbahnen, zu deren Bau und Betrieb die Direction durch die Beschlüsse der heutigen resp. der früheren General-Versammlungen ermächtigt wurde, nachzusuchen resp. wiederholt zu beantragen und die Concessions-Bedingungen, sowie die aus den Beschlüssen der General-Versammlungen resultirenden nothwendigen oder zweckmässigen Modificationen und Ergänzungen der Statuten endgültig und bindend für die Gesellschaft festzustellen, auch die Modificationen und Zusätze zu den Statuten, insbesondere auch den heute genehmigten Statut-Nachtrag und die heute beschlossenen Aenderungen §§ 7 und 16, sowie die Concessions-Bedingungen, soweit dieses auf Grund der bestehenden Gesetze erforderlich, mit der Staats-Regierung für die Gesellschaft bindend zu vereinbaren, ebenso auch in alle diejenigen Abänderungen und Ergänzungen der Statuten einzubilligen, welche die Staats-Regierung vorschreiben oder empfehlen wird, sowie in diejenigen, welche für die Eintragung in das Handelsregister etwa erfordert werden möchten.

Schliesslich schritt die General-Versammlung zu den für die Direction und den Administrationsrath zu treffenden Wahlen.

Es wurden gewählt resp. wiedergewählt:

I. Als wirkliches Mitglied der Direction an Stelle des verstorbenen Herrn Geheimen Commerzienraths Damian Leiden das seitherige stellvertretende Mitglied der Deputation, Herr Commerzienrath Franz Wilhelm Königs in Köln und

als stellvertretendes Mitglied der Direction an Stelle des Herrn Commerzienraths Königs, Herr Consul Franz Leiden in Köln

und zwar Herr Königs mit 2697 der abgegebenen 2701 Stimmen, Herr Leiden mit allen abgegebenen 2696 Stimmen.

II. Als Mitglieder des Administrationsrathes:

1) als wirkliche Mitglieder die Herren:

a. Geheimer Justizrath Ignaz Joseph Bürgers in Köln,
b. Heinrich Stein jr. in Köln,
c. Robert Peill in Köln,
d. Ober-Bürgermeister Contzen in Aachen,
e. Louis Kesselkaul in Aachen,
f. August Startz in Aachen,
g. Wirklicher Geheime Rath Heinrich v. Dechen in Bonn,
h. Wirklicher Geheime Rath Broicher in Sinzig,
i. an Stelle des verstorbenen Herrn Advocat-Anwalts Pelzer, Ober-Regierungsrath Classen in Aachen und
k. an Stelle des zum stellvertretenden Directions-Mitgliede gewählten Herrn Franz Leiden, Commerzienrath Carl Leiden in Köln, die sub a bis h Genannten mit allen abgegebenen 2505 Stimmen, Herr Classen mit 2454 und Herr Carl Leiden mit 2224 von diesen Stimmen.

2) als stellvertretende Mitglieder die Herren:

a. Eugen vom Rath in Köln,
b. Commerzienrath Ernst Waldthausen in Essen,
c. Conrad Startz in Aachen

und zwar alle drei mit allen abgegebenen 2384 Stimmen.

Als Präsident des Administrationsrathes wurde Herr Geheimer Justizrath Bürgers in Köln und als Vicepräsident des Administrationsrathes Herr Ober-Bürgermeister Regierungsrath Contzen in Aachen wiedergewählt, beide mit allen abgegebenen 2272 Stimmen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Prioritäts-Anlehen der Königl. Bayerisch-Pfälzischen Ludwigsbahn.

In der am 10. Juni zu Ludwigshafen a/Rhein stattgehabten Verloosung der Prioritäts-Anlehen der Pfälzischen Ludwigsbahn sind nachstehende Partial-Obligationen pro 1. October d. J. gezogen worden:

1) Von dem auf 4 % convertirten Prioritäts-Anlehen von fl. 2 000 000 — vom Jahre 1848. (21. Ziehung.)

Lit. A. No. 25. 159. 298. 324. 330. 508. 561. 635. 636. 680. 707 „ D. No. 57. 68. 186. 212. 266. 414. 448	18 Stck. à fl. 1000 = fl. 18000
„ B. No. 21. 49. 128. 259. 297. 346. 418. 448. 486. 630. 635. 705 „ E. No. 6. 159. 194. 240. 277. 285. 368	19 Stck. à fl. 500 = „ 9500
„ C. No. 115. 123. 127. 167. 225. 255. 284. 483 „ F. No. 99. 103. 131. 288. 343. 420. 461	15 Stck. à fl. 100 = „ 1500
	Summa fl. 29000.

2) Von dem auf 4 % convertirten Prioritäts-Anlehen von fl. 500 000 — vom Jahre 1852. (21. Ziehung.)

Lit. G. No. 1. 71. 196. 245 . .	4 Stck. à fl. 1000 = fl. 4000
„ H. No. 28. 88. 143. 222. 228	5 „ „ „ 500 = „ 2500
„ I. No. 54. 73. 108. 121. 226. 272. 291	7 „ „ „ 100 = „ 700
	Summa fl. 7200.

3) Von dem auf 4 % convertirten Prioritäts-Anlehen von fl. 700 000 — vom Jahre 1856. (16. Ziehung.)

Lit. K. No. 181. 232. 277. 287. 336. 382	6 Stck. à fl. 1000 = fl. 6000
„ L. No. 26. 81. 127. 161. 297. 399	6 „ „ „ 500 = „ 3000
„ M. No. 114. 121. 175. 320. 380. 449. 570. 585. 695. 739. 756. 810	12 „ „ „ 100 = „ 1200
	Summa fl. 10200.

4) Vom $4\frac{1}{2}$ % Prioritäts-Anlehen von fl. 800 000 — vom Jahre 1858. (11. Ziehung.)

Lit. A. No. 20. 106. 216. 377 .	4 Stck. à fl. 1000 = fl. 4000
„ B. No. 125. 164. 178. 452. 511. 569	6 „ „ „ 500 = „ 3000
„ C. No. 131. 170. 174. 351. 362. 448. 668. 676. 731. 778	10 „ „ „ 100 = „ 1000
	Summa fl. 8000.

5) Vom 4 % Prioritäts-Anlehen von fl. 900 000 — vom Jahre 1861. (6. Ziehung.)

Lit. A. No. 94. 272. 299 . . .	3 Stck. à fl. 1000 = fl. 3000
„ B. „ 71. 370. 436. 517. 555	5 „ „ „ 500 = „ 2500
„ C. „ 171. 374. 449. 604. 704. 746. 757. 826	8 „ „ „ 100 = „ 800
	Summa fl. 6300.

6) Vom 4 % Prioritäts-Anlehen von fl. 3 420 000 — vom Jahre 1862. (6. Ziehung.)

Lit. D. No. 3. 115. 158. 303. 332. 438. 559. 841. 1000. 1175. 1554. 1991	12 Stck. à fl. 1000 = fl. 12000
„ E. No. 214. 775. 877. 986. 1120. 1303. 1334. 1400. 1536. 1653. 1799. 1825. 2048. 2279	14 „ „ „ 500 = „ 7000
Lit. F. No. 80. 578. 775. 1082. 1123. 1248. 1479. 1534. 1625. 1684. 1750. 2021. 2023. 2053. 2185	15 Stck. à fl. 100 = fl. 1500
	Summa fl. 20500.

7) Vom 4 % Prioritäts-Anlehen von fl. 700 000 — vom Jahre 1865. (6. Ziehung.)

Lit. G. No. 129. 330. 367 . .	3 Stck. à fl. 1000 = fl. 3000
„ H. No. 146. 173. 265 . .	3 „ „ „ 500 = „ 1500
„ I. No. 5. 300. 634. 756. 764	5 „ „ „ 100 = „ 500
	Summa fl. 5000.

8) Vom 5 % Prioritäts-Anlehen von fl. 2 000 000 — vom Jahre 1869. (5. Ziehung.)

Lit. A. No. 158. 170. 286. 428. 550. 567. 788	7 Stck. à fl. 1000 = fl. 7000
Lit. B. No. 374. 362. 396. 763. 795. 930. 951. 1131	8 Stck. à fl. 500 = fl. 4000
Lit. C. No. 4. 34. 53. 98. 238. 256. 415. 688. 743. 843. 1303. 1452. 1787	13 „ „ „ 100 = „ 1300
	Summa fl. 12300.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October d. J. an:

in Frankfurt a/M.	bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „	„ Ph. Nik. Schmidt,
„ Mannheim	„ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „	„ der Rheinischen Creditbank,
„ Berlin	„ S. Bleichröder,
„ „	„ der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ Neustadt a/H.	„ L. Dacqué,
„ München	„ der Bayerischen Vereinsbank,
„ Ludwigshafen a/Rh.	„ der Directionshauptcasse

erfolgt, dass die Verzinsung derselben vom 1. October d. J. aufhört und dass die pro 1. April 1875 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Aus früheren Verloosungen sind von obenbezeichneten Prioritäts-Anlehen noch rückständig:

1. Von den ausgeloosten 4 % convertirten Prioritäts-Obligationen. (Coupons incl. 1. October 1872 schwarzer Druck auf weissem Papier; vom 1. April 1873 ab Coupons mit schwarzem Druck auf gelbem Papier; Werthbetrag in farbigen Feldern.)

Rückzahlungstermin 1. October 1873.

Lit. A No. 482. 553. 661.	Lit. G 61. 99.
„ B „ 292. 566. 713.	„ H 199.
„ C „ 413. 449.	„ I 235.
„ D „ 108. 381.	„ L 67.
„ E „ 312. 338. 404.	„ M 142. 153. 587. 909.
„ F „ 339. 442.	

Rückzahlungstermin am 1. October 1871.
Lit. F No. 129.

Rückzahlungstermin am 1. October 1863.
Lit. F No. 358.

2. Von den ausgeloosten $4\frac{1}{2}$ % Prioritäts-Obligationen. (Coupons schwarzer Druck auf blauem Papier, Werthbetrag in farbigen Feldern.)

Lit. C No. 490.	Rückzahlungstermin 1. October 1871.
„ „ „ 113.	„ 1. „ 1872.
„ „ „ 209.	„ 1. „ 1873.

3. Von den ausgeloosten 4 % Prioritäts-Obligationen. (Coupons schwarzer Druck auf rothem Papier.)

Lit. D No. 1067. Lit. F No. 561 per 1. October 1873.
„ E „ 76 per 1. October 1872.

4. **Von den ausgeloosten 5 % Prioritäts-Obligationen. (Coupons schwarzer Druck auf weissem Papier, Werthbetrag in farbigen Feldern.)**

Lit. B No. 17. Lit. C No. 230. 484. 1841 per 1. October 1870.
Lit. A No. 809. Lit. B No. 566. Lit. C No. 1146. 1843 per 1. October 1871.
Lit. A No. 770. Lit. B No. 495. Lit. C No. 1169. 1417 per 1. October 1872.
Lit A No. 295. 353. Lit. B No. 65. 557. 984. Lit. C No. 1873. 1875. 1993 per 1. October 1873.

Ludwigshafen, den 20. Juni 1874.
Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
gez. v. Jaeger.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Der am 1. Juli 1874 fällige Coupon unserer Actien wird mit Fünf Gulden Oe. W. in Silber bei der K. k. priv. Oesterreich. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe in Wien zur Einlösung gelangen.

Wien, am 20. Juni 1874.
Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von:

100 Stück Schienenwagen,
50 „ Langholzwagen,
50 „ zweietagigen Viehwagen,
150 „ Vieh- und Bierwagen,
840 „ offenen Güterwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und zugehörigen Zeichnungen sind im Bureau unseres Obermaschinenmeisters hier einzusehen, auch auf portofreie an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Güterwagen"
bis zu dem am
Montag, den 20. Juli d. J.,
Vormittags 11 Uhr in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 24. Juni 1874.
Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Ausführung der Erd-, Planirungs- und Böschungsarbeiten, der Wegebefestigungen, der Maurer- und Steinhauerarbeiten, sowie die Lieferung von Bettungsmaterial zur Herstellung des Bahnkörpers auf folgenden Eisenbahnlinien:

a) **Lauterburg-Strassburg** von Kil. $17_{,0}$ bis $28_{,0}$, Loos III, veranschlagt zu 42 590 Thlr. 12 Sgr. 2 Pf.
b) **Redingen-Remilly** von Kil. $36_{,6} + 4_{,2}$ bis $46_{,4} + 81_{,75}$, Loos V, veranschlagt zu 159 661 Thlr. 18 Sgr. 7 Pf.

sollen in öffentlicher Submission verdungen werden. Kostenanschläge und Bedingungen, von welchen auf Erfordern Abdrücke abgegeben werden, sind mit den Plänen in unserm **Centralbureau für Neubauten, Steinstrasse 10,** an den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr einzusehen. Die Offerten sind für jede Strecke getrennt zu halten und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Erdarbeiten für Lauterburg-Strassburg (oder Redingen-Remilly)
bis spätestens zu dem auf
den 15. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr,
im bezeichneten Bureau anberaumten Termine, in welchem die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten in Gegenwart etwa erschienener Submittenten erfolgen wird, portofrei einzusenden. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch. Unternehmer, welche für uns noch keine Bauarbeiten ausgeführt haben, wollen vor dem Termine ihre Qualification nachweisen.

Strassburg, den 23. Juni 1874.
Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es sollen die Erd- und Planirungsarbeiten von Station 355 bis Station 434 + 31 der Bahnstrecke Neustadt O/S.-Deutsch-Wette in 2 Loose im Wege der Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Central-Bureau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind versiegelt und portofrei, versehen mit der Aufschrift:
„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Eisenbahnstrecke Neustadt O/S.-Deutsch-Wette"
bis zu dem auf
Montag, den 6. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr,
in dem oben bezeichneten Central-Bureau angesetzten Submissions-Termine an uns einzureichen, wo deren Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Breslau, den 24. Juni 1874.
Königliche Direction.

Hannoversche Staatsbahn.

Die zur Herstellung einer Wagenreparatur-Werkstatt auf dem neuen Werkstätten-Bahnhofe bei Hannover nöthigen
„Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Asphaltirungs-Arbeiten"
sollen im Wege öffentlicher Submission vergeben werden und ist zu diesem Zwecke ein Submissionstermin auf
Montag, den 6. Juli d. J., 12 Uhr Mittags,
im Bureau des Eisenbahn-Baumeisters A. Claudius (Neues Bahnhofsgebäude, Zimmer No. 37) angesetzt worden.

Bei demselben sind die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Ausführung der Wagenreparatur-Werkstatt bei Hannover"
bis zum genannten Termine einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

In vorerwähntem Bureau liegen auch die Zeichnungen und Bedingungen zur Einsicht Betheiligter aus, und können auch gegen Erstattung der Kosten von dort bezogen werden.

Hannover, im Juni 1874.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung verschiedener Werkzeug-Maschinen als: Drehbänke, Bohrmaschinen, Shapin-Maschinen, Nuthstoss-Maschinen und Hobel-Maschinen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Sonnabend, den 11. Juli cr., Mittags 12 Uhr,
im Bureau des Unterzeichneten in Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten francirt, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Werkzeug-Maschinen"
versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction in Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 24. Juni 1874.
Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

100 Stück sechsrädrigen offenen Güterwagen — davon 40 Stück mit Bremse und Schaffnersitz —

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen"

versehen, bis zu dem auf

Montag, den 13. Juli cr., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Central-Bureau anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Vertragsbedingungen, sowie die Zeichnungen werden von unserm maschinentechnischen Bureau hierselbst, in welchem dieselben auch zur Einsicht ausliegen, auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt. Auch wird dasselbe über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 23. Juni 1874.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königliche Bebra-Friedländer Eisenbahn.

Die Anlieferung der für die oberen Etagen des Arbeitsgerüstes, sowie für das Leergerüst der Werrabrücke bei Oberrieden erforderlichen

1100 Cubikmeter geschnittenen tannenen und
16 Cubikmeter dergleichen eichenen Hölzer

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden und ist hierzu Termin auf

Sonnabend, den 11. Juli 1874, Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Abtheilungsbureau anberaumt, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Holzlieferung zur Werrabrücke"

frankirt an den Unterzeichneten einzusenden sind.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Lieferungs-Bedingungen und Holzverzeichnisse liegen auf dem hiesigen Abtheilungsbureau zur Einsicht aus, auch können Submissionsformulare von da bezogen werden.

Witzenhausen, den 20. Juni 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Kirsten.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Für eine anzulegende Wasserleitung soll die Lieferung von 2075 laufende Meter geraden, gusseisernen Muffenröhren von 120 Millimeter lichter Weite bei mindestens $2{,}_{840}$ Meter Baulänge nebst einer kleinen Parthie Façonröhren von gleicher Weite, im Wege der Submission vergeben werden.

Die Röhren sind vor deren Ablieferung mit einem Druck von 20 Atmosphären zu probiren und innen wie aussen sorgfältig zu asphaltiren.

Die Lieferung hat franco Bahnhof Plauen i. Voigtlande spätestens bis Mitte September d. J. zu erfolgen.

Offerten mit Angabe des Preises pro laufenden Meter Baulänge für die geraden Muffenröhren und pro Centner für die Façonstücken sind bis zum

2. Juli a. c.

versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wasserleitungsröhren"

an den Unterzeichneten einzusenden.

Chemnitz, den 21. Juni 1874.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. 32666b Bergk.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem statutengemäss der Director Herr Chr. Kruse in Kiel aus der Direction getreten, ist derselbe vom Ausschuss wieder zum Director erwählt worden, und hat die Wahl angenommen.

Altona, den 24. Juni 1874.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Gotthardbahn.

Für den Betriebsdienst der Tessiner Thalbahnen werden die Stellen von **Locomotivführern** zur freien Bewerbung ausgeschrieben.

Kenntnisse und Erfahrungen im Betriebsdienste, gute Schulbildung und Kenntniss der Deutschen und Italienischen Sprache werden vorzugsweise berücksichtigt.

Schriftliche Anmeldungen sind bis und mit dem **15. Juli 1874** einzureichen.

Ueber Dienst und Besoldungsverhältnisse kann bei der unterzeichneten Stelle Näheres vernommen werden.

Luzern, den 23. Juni 1874.

Für die Direction der Gotthardbahn.
Weber.

Gesucht

wird zur Leitung des Baues und Betriebes einer Sächs. Privateisenbahn ein erfahrener **Techniker**, welcher zugleich seine Befähigung durch die abgelegte Staatsprüfung im Königreich Sachsen oder eines Staates, dessen Staatsprüfung für Techniker rücksichtlich der Anforderungen der Königl. Sächs. gleich zu stellen ist, nachzuweisen vermag.

Gefällige Anmeldungen unter **Z. F. No. 682** bei der Redaction dieses Blattes.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 1. Jahrgang 1874. Leipzig, am 9. Januar 1874.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7^1/_2$ **Sgr.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	11	—	Ofentheile —	205	1	Gemünden	Frankfurt-Bebraer	
2	A	4	1	Kiste	unbekannt —	28	2	Mainz, Eilgut-Exp.	Hess. Ludwigsb.	bez. Worms.
3	A	11	1	Körbchen	— —	—	3	Kaldenkirchen	Bergisch-Märkische	
4	A	28	1	Kiste	— —	29	4	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	
5	A	4507	1	"	Frucht —	16	5	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
6	AB	258	1	"	Kupferstiche —	$5^3/_4$	6	Oberhausen	Köln-Mindener	
7	A C C	961	1	Ballen	— —	35	7	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
8	A D	172	1	Kiste	Weissblech —	110	8	Schneidemühl	Preuss. Ostbahn	
9	A E	4143	1	Ballen	gefüllt —	52	9	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	bez. Ottweiler.
10	A F	34	1	Korb	Eisenwaaren —	113	10	Halle	Thüringische	
11	AF	9379	½	Ohm	Wein —	169	11	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	
12	A F Z	—	1	Kiste	— —	21	12	Stettin	"	
13	A G	—	1	—	Ofenthüre —	8	13	Berlin	"	
14	A G	85	1	Fass	Wein —	40	14	Aachen M.	Bergisch-Märkische	bekl. Kreiensen.
15	A G	2366	1	Kiste	— —	91	15	Berlin	Berlin-Stettiner	
16	A H	587	1	"	Kurzwaaren —	248	16	Witten	Bergisch-Märkische	
17	A H	719/720	2	Kisten	— —	305	17	Danzig	Berlin-Stettiner	
18	A H	1920	1	Kiste	unbekannt —	156	18	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
19	A H	2555	1	Pack	Bretter —	15	19	Emmerich	Köln-Mindener	
20	A K	98	1	Ballen	unbekannt —	28	20	Thorn	Preuss. Ostbahn	
21	A K	101	1	Pack	Säcke —	—	21	Dülken	Bergisch-Märkische	
22	AK	2561	1	Kiste	Pfeffer —	30	22	Castrop	Köln-Mindener	
23	A K	3440	1	"	Zuckerwaaren —	—	23	Danzig	Berlin-Stettiner	
24	A M	48	1	Fass	Petroleum —	340	24	Stargard	"	
25	A M	244	1	Kübel	unbekannt —	14	25	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
26	A R	96	1	Kiste	" —	43	26	Posen	Oberschlesische	
27	AR	523	1	Korb	— —	268	27	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
28	A R	8899	1	Kiste	unbekannt —	222	28	Creuznach	Rheinische	
29	A S	1	1	Sack	Kartoffeln —	158	29	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
30	A S	2	1	Korb	Bückinge —	40	30	Deutz	Köln-Mindener	
31	A U	4	1	Pack	Säcke —	41	31	Giessen	"	
32	A W	3125	1	Kiste	unbekannt —	101	32	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
33	A W	40781	5	Colli	1 Kleeblattmaschine —	—	33	B.-Rittershausen	Bergisch-Märkische	
34	B	1/2	2	Pack	Papier —	56	34	Hagen	"	bekl. Lennep-Oberhagen.
35	B	4	1	Sack	Kartoffeln —	180	35	Neustadt	Magdeb.-Halberst.	
36	B	6	1	Kiste	Rosinen —	40	36	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	bekl. Düsseldorf-Essen.
37	B	19	1	"	gefüllt —	79	37	Cöln Gereon	Rheinische	
38	B	60	1	"	Glas —	—	38	Essen	Bergisch-Märkische	
39	B	62	1	Ballen	Lederabfälle —	606	39	Nördlingen	Bayer. Staatsbahn	
40	B	2853	1	Kiste	anscheinend Butter u. Eier	34	40	Berlin	Berlin-Stettiner	
41	B	5405	1	Stab	□ Eisen —	42	41	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
42	B	6349	1	Fass	— —	140	42	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkische	
43	B	6514	1	"	— —	108	43	Stumsdorf	Magdeb.-Leipziger	
44	B	6569	1	Sack	Lorbeerblätter —	—	44	Soest	Bergisch-Märkische	
45	B A	2035	1	Fass	Bier —	129	45	Elberfeld St.	"	
46	BB	1017	1	Kiste	Lichte —	157	46	Aachen M.	"	
47	B C	5106	1	Fass	Seife —	127	47	Osterfeld	Köln-Mindener	
48	B C	5675	1	Ballen	Segeltuch —	62	48	Saarbrücken	Saarbrücker	
49	B G	3903	1	Kiste	— —	62	49	Berlin	Berlin-Stettiner	
50	B H	1	1	"	Citronen —	180	50	Münster	Köln-Mindener	
51	B H	13 24	2	Fässer	Petroleum —	—	51	Worms	Hess. Ludwigsb.	
52	B H	539	1	Fass	" —	—	52	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
53	B H	2527/38	12	"	Seife —	—	53	Leipzig	Magdeb.-Leipziger	
54	B H	5860	1	Kiste	Gewürz —	147	54	Darmstadt	Hess. Ludwigsb.	
55	B L	2041	1	Tonne	Eier —	102	55	Lennep	Bergisch-Märkische	
56	B L	2052	1	Kübel	Butter —	—	56	Elberfeld	"	bekl. Lemförde-Dortmund.
57	B L	2378	1	Kiste	Leinenwaaren —	119	57	Cassel	"	
58	B M	15962	1	Wagen	Coaks —	—	58	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
59	B & N	1147	1	Ballen	unbekannt —	32	59	Worms	Hessische Ludwigsb.	bez. Worms, sowie Bertelsmann & Niemann in Bielefeld.
60	B P	7	1	Schachtel	— —	9	60	Danzig	Berlin-Stettiner	
61	B P	7	1 1	— Kiste	Wrukenmaschine — — —	142 10	61	Stolp	"	
62	B S	9	1	"	— —	32	62	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkische	bez. Frankfurt a/M.
63	B S	9774	1	"	Bonbons —	44	63	Bützow	Friedr. Franz Bahn	[Hannover.
64	B & V	4255/7	3	Pack	Papier —	445	64	Hagen	Bergisch-Märkische	bekl. Oberhagen-

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
65	BW	3017	1	Kiste	leere Flaschen	—	90	65	Münster	Köln-Mindener	
66	B W / S	330	1/2	Tonne	Heringe	—	172	66	Ohligswald	Bergisch-Märkische	
67	C	—	1	Collo (Krone)	Guss	—	10	67	Worms	Hess. Ludwigsb.	
68	C	1—5	4	Sack	Kartoffeln	—	793	68	Witten	Bergisch-Märkische	
69	C	5	1	Pack	Schiefertafeln	—	25	69	Konitz	Preuss. Ostbahn	
70	C	40	1	"	Eisenwaaren	—	13	70	Maximiliansau	Pfälzische	
71	C	151	1	Fass	Harz	—	225	71	Bebra	Bergisch-Märkische	bekl. Bremerhafen-Gelnhausen
72	C	951	1	Kübel	Butter	—	59	72	Berlin	Niederschles.-Märk.	
73	C	1826	1	Kiste	französische Holzpfeifen mit Hornspitzen		20 1/2	73	Creuznach	Rhein-Nahe-Bahn	
74	C A	4274	1	"	Eisenwaaren	—	46	74	Wetzlar	Köln-Mindener	
75	C A	7233	1	"	—	—	—	75	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
76	C B	—	1	Korb	Fische	—	70	76	Deutz	Köln-Mindener	
77	C B	212	1	Kiste	unbekannt	—	93	77	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
78	C B	811	1	Ballot	"	—	59	78	Lichtenfels	Werrabahn	
79	C B	8346	1	Kiste	"	—	57	79	Ulm	Württembergische	
80	C B W	1658	1	"	leer	—	4	80	Berlin	Berlin-Stettiner	
81	θ / C D	19547	1	"	unbekannt	—	59	81	Breslau	Oberschlesische	
82	C D	2758	1	Ballen	—	—	41	82	Colberg	Berlin-Stettiner	
83	C D K / R	8	2	—	Schleifsteine	—	—	83	Dirschau	Preuss. Ostbahn	
84	C E	1598	1	Kiste	unbekannt	—	118	84	Kreuz	"	
85	C F B	391	1	Beutel	Hefe	—	37	85	Stettin, Eilgut-Exp.	Berlin-Stettiner	
86	C F K	3563	1	Kiste	—	—	115	86	Berlin	"	
87	C H	1	1	"	leer	—	62	87	"	"	
88	C H	152	1	Pack	Papier	—	44	88	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
89	C H	969	1	Ball	—	—	99	89	Stettin	Berlin-Stettiner	
90	C H / T O P	2	1	Kiste	gefüllt	—	340	90	Cöln, Eilgut-Exp.	Rheinische	
91	C J	6587/8	2	Fass	Sprit	—	2380	91	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
92	C K	547	1	Ballen	Hopfen	—	103	92	Altenbeken	Westfälische	
93	C K	3270	1	Kiste	Kurzwaaren	—	58	93	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
94	C M	—	1	Ballen	gefüllt	—	45	94	Cöln Gereon	Rheinische	
95	C P	6/7	2	Sack	Hörner	—	269 / 354	95	Zittau	Sächs. Staatsbahn	bez. Triest-Wien.
96	C R	1	1	Pack	Säcke	—	5	96	Stettin	Berlin-Stettiner	
97	C S	8 / 11	2	Kisten	anschein. Eisenwaare		550	97	Prenzlau	"	
98	C S	485/6	2	"	—	—	254	98	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkische	
99	C S	2874 / 2621	2	Fass	leer	—	30	99	Gunzenhausen	Bayer. Staatsbahn	
100	C S	4759	1	Korb	Drahtgewebe	—	367	100	Plettenberg	Bergisch-Märkische	
101	C S / R	4	1	Kiste	unbekannt	—	10	101	Berlin	Berlin-Anhaltische	
102	C T	651	1	"	—	—	39	102	Stettin	Berlin-Stettiner	
103	C U F S	2015	1	Ballen	Eisenwaaren	—	15	103	Deutz	Köln-Mindener	
104	C Z	6332	1	Kiste	unbekannt	—	57	104	Wiesbaden (Taunusbahn)	Nassauische	bez. Meiningen-Wiesbaden.
105	D / Duisburg	8	1	"	—	—	—	105	Duisburg	Bergisch-Märkische	
106	D	548	1	"	—	—	131	106	Wolgast	Berlin-Stettiner	
107	D B	19177	1	Sack	Kreide	—	25	107	Hannover	Hannoversche	
108	D C	933	1	Ballen	unbekannt	—	48	108	Schönsee	Preuss. Ostbahn	
109	D C	534	1	Kiste	Eisenwaaren	—	85	109	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
110	D D	1825	2	Fass	Petroleum	—	603	110	Wesel	Köln-Mindener	
111	D F	1	1	Pack	Strohpapier	—	20	111	Crefeld	Bergisch-Märkische	
112	D F	3566	1	Fass	Seife	—	—	112	Iserlohn	"	
113	D H	61	1	Ballen	unbekannt	—	114	113	Bromberg	Oberschlesische	
114	D H	61	1	"	"	—	114	114	"	Preuss. Ostbahn	
115	D H	9335	1	Pack	Reis	—	208	115	Güldenboden	"	
116	D O P	780	1	Fass	Butter	—	122	116	Fürstenwalde	Niederschles.-Märk.	
117	E	1	1	Kiste	—	—	76	117	Leipzig	Magdeb.-Leipziger	
118	E	2	1	Sack	Krahnen	—	42	118	Nordhausen	Halle-Casseler	
119	E	628	1	Kiste	leer	—	10	119	Bingen	Hess. Ludwigsb.	bez. Mainz-Kusel.
120	E	3346	1	"	Kurzwaaren	—	111	120	Stettin	Berlin-Stettiner	
121	B C	6869	1	"	—	—	65	121	Dortmund	Bergisch-Märkische	
122	E B	2129	1	"	—	—	93	122	Stettiu	Berlin-Stettiner	
123	E D	5078	1	Kistchen	leer	—	2	123	Lichtenfels	Werrabahn	
124	E F	914	1	Ballen	unbekannt	—	33	124	Dt. Eylau	Preuss. Ostbahn	
125	E F L	14	1	Collo	Eisenwaaren	—	30	125	Cöln Gereon	Rheinische	
126	E G	24	1	Kiste	leer	—	53	126	Germersheim	Pfälzische	
127	E G	2288 / 367	1 / 1	" / "	" / "	— / —	62 / 54	127	Berlin	Berlin-Stettiner	
128	E H	6580	1	"	—	—	13	128	"	"	
129	E J	4227	1	Fass	Himbeersaft	—	42	129	Jatznick	"	
130	E K	607. 980	2	Kisten	—	—		130	Aachen T.	Bergisch-Märkische	bekl. Braunschweig-Hannover.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
131	E K	2565	1	Kiste	unbekannt	—	119	131	Wiesbaden Taun.-B.	Nassauische	bezettelt Stuttgart-Wiesbaden
132	E L	231	1	Fass	gefüllt	—	179	132	Wanne	Rheinische	
133	E L	7686	1	Kiste	—	—	48	133	Berlin	Berlin-Stettiner	
134	E M	145	1	Fass	leer	—	57	134	Colberg	"	
135	ER	1778	1	Ballen	Baumwollenwaaren	—	22	135	Stettin	"	
136	E R	9241	1	Kiste	Kurz- u. Spielwaaren	—	45	136	Münster	Köln-Mindener	
137	E U	1034/36	3	Fässchen	Neunaugen	—	39	137	Berlin	Berlin-Görlitzer B.	
138	E X	4065	1	Kiste	Eisenwaaren	—	270	138	Elberfd. Zollniederl	Bergisch-Märkische	
139	F	1	1	Sack	Früchte	—	156	139	Olsberg	"	
140	F	14	1	Ballen	Wollgarn	—	37	140	Neheim-Hüsten	"	
141	F	294	1	"	—	—	—	141	Soest	"	
142	F	982	1	Kiste	leer	—	14	142	Eisenach	Thüringische	
143	F	4034	1	Fass	gefüllt	—	225	143	Neuwied	Rheinische	
144	F	4671	1	Pack	—	—	28	144	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
145	F A B	223	1	Fass	Weinessig	—	180	145	Altenessen	Köln-Mindener	
146	FE	131	1	Kiste	Bücher	—	315	146	Oberhausen	"	
147	F B	—	1	"	leer	—	96	147	Berlin	Berlin-Stettiner	
148	F B	—	1	—	eiserne Hammerhülse	—	195	148	Lennep	Bergisch-Märkische	
149	F B	4	1	—	Plansack	—	31	149	Bernau	Berlin-Stettiner	
150	F B	403	1	Kiste	Blechwaaren	—	123	150	Berlin	Niederschles.-Märk.	
151	F B	1603	1	"	gefüllt	—	101	151	Eisenach	Thüringische	
152	F B	4820	1	"	unbekannt	—	79	152	Nordhausen	Halle-Casseler	
153	F B	14893 oder 14823	1	Fass	Sauerkraut	—	110	153	Münster	Köln-Mindener	
154	F D	90	1	Ballen	—	—	90	154	Stettin	Berlin-Stettiner	
155	F D	521	1	Pack	Thüren	—	58	155	Castrop	Köln-Mindener	
156	F E B	7005	1	Kiste	Wachs	—	41	156	Cassel	Bergisch-Märkische	
157	F F	10748	1	Ballen	Papier	—	80	157	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
158	F F Z S	8296	1	"	unbekannt	—	122	158	Dt. Eylau	Preuss. Ostbahn	
159	F H	—	1	Kiste	—	—	105	159	Remscheid	Bergisch-Märkische	
160	F H	901	1	"	unbekannt	—	114	160	Frankfurt a. M.	Main-Weserbahn	
161	F H	5931	1	"	unbekannt	—	37	161	Dt. Eylau	Preuss. Ostbahn	
162	F H	6082	1	—	Nähmaschine	—	72	162	Schneidemühl	"	
163	F H C	7565	1	Kiste	—	—	195	163	Stettin	Berlin-Stettiner	
164	F J	136	1	Ballot	bedruckte Papiere	—	113	164	Zittau	Sächs. Staatsbahn	Leipzig-Reichenberg bezettelt
165	F J	3503	1	Kiste	wollene Waare	—	71	165	"	"	Leipzig-Reichenberg bezettelt
166	F K	506	1	Ballen	—	—	200	166	Stettin	Berlin-Stettiner	
167	F K	1039/41	3	Collo	Möbel	—	210	167	Berlin	Berlin-Görlitzer	beklebt Reichenberg
168	F K	6021	1	Kiste	leer	—	24	168	"	Berlin-Stettiner	
169	F L	—	1	Sack	Kleie	—	102	169	Heiligenbeil	Preuss. Ostbahn	
170	F M	6	1	Kiste	Weinflaschen	—	55	170	Ulm (Eilgut)	Württembergische	
171	F M	65	1	Ballen	—	—	111	171	Stettin	Berlin-Stettiner	
172	F M	7844	1	Kiste	Glas	—	64	172	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
173	F M S	1537	1	"	—	—	115	173	Berlin	Berlin-Stettiner	
174	F P	89	1	"	—	—	66	174	"	"	
175	F R	5	1	—	Spiegel, ansch. zerbr.	—	8	175	Kreiensen	Braunschweigische	
176	F R	22	1	Collo	Leder	—	7	176	Berlin	Niederschles.-Märk.	
177	F R	50	1	Kiste	unbekannt	—	15	177	"	Berlin-Anhaltische	
178	F R	685	1	"	Glaswaaren	—	198	178	Aachen M.	Bergisch-Märkische	
179	F S	568	1	Fass	Branntwein	—	180	179	Remscheid	"	
180	F W C	1103	1	Korb	Wein	—	82	180	Berlin	Niederschles.-Märk.	
181	F W C	1104	1	Fass	Wein	—	189	181	"	"	
182	G	6	1	—	brauner Puppenwagen	—	—	182	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
183	G	20	1	Pack	Maculatur	—	20	183	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
184	G	223	1	Ballen	—	—	64	184	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
185	G	1482	1	Pack	Düten	—	31	185	Leipzig	Thüringische	
186	G A C	7058	1	Ballen	—	—	32	186	Lennep	Bergisch-Märkische	
187	G B	—	1	Fass	Theer	—	150	187	Hagen	"	
188	G B	—	1	Kiste	—	—	58	188	Berlin	Berlin-Stettiner	
189	G B	20	1	Fass	Petroleum	—	342	189	Gräfenhainchen	Berlin-Anhaltische	
190	G B & C	451	1	Ballen	Garn	—	550	190	Frankfurt (Ostbahn)	Hess. Ludwigsb.	
191	G D	10115	1	"	unbekannt	—	61	191	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
192	G D B	7/9	3	Fass	Petroleum	—	990	192	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
193	G E	1598	1	Kiste	unbekannt	—	118	193	Kreuz	Oberschlesische	
194	G K	252	1	Pack	Papier	—	40	194	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
195	G K	1641	1	Korb	—	—	142	195	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
196	G L	5524	1	Kiste	—	—	17	196	Plettenberg	"	
197	G L H	76	1	"	Blechkisten	—	212	197	Harburg	Hannoversche	
198	G M	—	1	Tonne	Häringe	—	245	198	Dortmund	Bergisch-Märkische	
199	G M	1	1	Kiste	Waffen	—	—	199	Frankfurt (Westb.)	Hess. Ludwigsb.	
200	G M	27280 25267 26979 26181	4	Kisten	leer	—	54	200	Breslau	Oberschlesische	
201	G M C	11363	1	Kiste	unbekannt	—	280	201	Kreuz	Preuss. Ostbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
202	G M S	18947	1	Fass	leer	—	22	202	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
203	G N G	19825	1	Kiste	Nähmaschine	—	36	203	Deutz	Köln-Mindener	
204	G P	5098	1	"	—	—	28	204	Berlin	Berlin-Stettiner	
205	G R	123	1	Korbflasche	unbekannt	—	—	205	Worms	Hess. Ludwigsb.	
206	G R	874	1	Kiste	leer	—	27	206	Heilbronn	Württembergische	
207	G R	1372	1	"	"	—	47	207	"	"	
208	G R	1560	1	Korb	Wein	—	100	208	Soest	Bergisch-Märkische	
209	G R	3865	1	Fass	leer	—	41	209	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
210	G S	349	1	Kiste	—	—	116	210	Ruhrort	Bergisch-Märkische	
211	G S	572	1	"	—	—	252	211	Soest	"	
212	G S	1308	1	"	unbekannt	—	46	212	Mainz, Eilgut-Exp.	Hess. Ludwigsb.	bez. Berlin-Frankfurt.
213	G S	10455	1	"	—	—	—	213	Wickrath	Bergisch-Märkische	
214	G S M B E B	2 3	3	Pack	Säcke	—	—	214	Wittenberge	Berlin-Hamburger	bekl. „Grabow."
215	G T	915	1	Ballen	—	—	152	215	Stargard	Berlin-Stettiner	
216	G T R J	11	1	"	Felle	—	22	216	Vohwinkel	Bergisch-Märkische	
217	G W	4	1	Sack	Kleie	—	—	217	Paderborn	Westfälische	bekl. Dortmund-Hagen.
218	G z G	—	1	Pack	Papier	—	56	218	Cassel	Bergisch-Märkische	
219	**H**	—	1	—	eiserne Ofenthür	—	6	219	Münster	Westfälische	
220	H	—	2	Stangen	Stahl	—	139	220	Eisenach	Thüringische	
221	H	4	3	Colli	Eisenwaaren	—	20	221	Cöln Gereon	Rheinische	
222	H	8	1	Korb	"	—	—	222	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
223	H	91	1	Kübel	Pech	—	13	223	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
224	H	236	1	Ballen	Speck	—	142	224	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
225	H	567	1	Rolle	Leder	—	73	225	Kattowitz	Oberschlesische	
226	H	569	1	Ballen	—	—	102	226	Berlin	Berlin-Stettiner	
227	H	8188/9	2	Fass	leer	—	230	227	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
228	H	5279 5280	1 1	— —	Maschinentheil Kommode	—	—	228	Dülken	Bergisch-Märkische	
229	H A Z	—	1	Fass	Butter	—	60	229	Berlin	Berlin-Stettiner	
230	H B	—	1	Sack	Rüben	—	106	230	"	"	
231	H B	3	1	"	Tuchabfall	—	40	231	Holzwickede	Bergisch-Märkische	
232	H B	5351	1	Kiste	unbekannt	—	35	232	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
233	H B C	1231	1	Korb	gefüllt	—	72	233	Cöln Gereon	Rheinische	
234	H C	517	1	Kiste	—	—	17	234	Danzig	Berlin-Stettiner	
235	H C	1925	1	"	unbekannt	—	143	235	Halberstadt	Magdeb. Halberst.	
236	H C	4148	1	"	"	—	133	236	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
237	H C	7147	1	Fass	"	—	438	237	"	"	
238	H E	8995	1	Kiste	"	—	63	238	Neisse	Oberschlesische	
239	H E S	22	1	Ballen	Säcke	—	51	239	Stettin	Berlin Stettiner	
240	H F	10	1	Kiste	leer	—	40	240	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
241	H G	177/8	2	Kisten	Cigarren	—	347	241	Bremen	Hannoversche	
242	H G	2266	1	Kiste	Glaswaaren	—	75	242	Giessen	Köln-Mindener	
243	H H	28	1	Tonne	Heringe	—	13	243	Münster	"	
244	H H	40. 11	1	Bürde	Stahl	—	63	244	Heidelberg	Main-Neckar-Bahn	
245	H H	238	1	Pack	Papier	—	31	245	Wismar	Friedrich-Franz-B.	
246	H H	373	1	Korb	unbekannt	—	49	246	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
247	H J M S	V	1	Collo	altes Kupfer	—	74	247	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
248	H K	72	1	Fass	unbekannt	—	320	248	Stuttgart	Württembergische	
249	H K	6034	1	Kiste	Kurzwaaren	—	160	249	B.-Rittershausen	Bergisch-Märkische	
250	H K	18100	1	"	—	—	39	250	Mülheim a. d. R.	"	
251	H K & Co.	19	1	"	unbekannt	—	299	251	Bromberg	Oberschlesische	
252	HK & C	1446	6	Ringe	Draht	—	324	252	Giessen	Köln-Mindener	
253	H K G	77	1	Kiste	leer	—	65	253	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
254	H L	466	1	"	—	—	244	254	Höxter	Westfälische	bekl. Ulm-Giessen.
255	H L	2587	1	Korb	Liqueur	—	30	255	Plettenberg	Bergisch-Märkische	
256	H M	—	1	Kiste	unbekannt	—	7	256	Posen	Oberschlesische	
257	H M	2441	1	Ballen	Leinen	—	127	257	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
258	H O S	2872	1	Kiste	—	—	234	258	Berlin	Berlin-Stettiner	
259	H P	—	6	Colli	Pflugschaaren	—	—	259	Nordhausen	Halle-Cassel	
260	H P	3960	1	Ballen	unbekannt	—	20	260	Thorn	Preuss. Ostbahn	
261	HP B	150	1	Fass	leer	—	30	261	Mainz, Eilgut-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
262	H Q	27	1	Kiste	unbekannt	—	132	262	"	"	bez. Berlin-Basel.
263	H R	2236	1	Fass	"	—	155	263	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
264	H R	3692/5	4	Ballen	Säure	—	552	264	Gerstungen	Bergisch-Märkische	
265	H S	—	1	Kiste	unbekannt	—	124	265	Wächtersbach	Frankfurt-Bebraer	nach Nordhausen bez.
266	H S	38	1	Sack	Spähne	—	24	266	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
267	H S	865	1	Pack	Strohdecken	—	14	267	Halle	Magdeb.-Leipziger	
268	H S	1396	1	Kiste	—	—	97	268	Leipzig	"	
269	HS	1935	1	"	alte Stiefel	—	50	269	Oberhausen	Köln-Mindener	
270	H S B	77	1	Ballen	—	—	160	270	Stettin	Berlin-Stettiner	
271	H S T	11	1	Kübel	Butter	—	—	271	Marten	Bergisch-Märkische	bekl. Dreix-Giessen.
272	Hth	140	1	Koffer	gefüllt	—	65	272	Cöln, Eilgut	Rheinische	
273	H W	22	1	Sack	Gemüse	—	83	273	Annen	Bergisch-Märkische	
274	H W	5008	1	Kiste	unbekannt	—	74	274	Heilbronn	Württembergische	
275	H W	5009	1	Ballot	"	—	30	275	"	"	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
276	H W	6541	1	Ballen	Federn	—	43	276	Steele	Bergisch-Märkische	
277	J	1. 2. 16. 21. 24.	5	Fass	leer	—	—	277	Dirschau	Preuss. Ostbahn	
278	J	10	1	Pack	Säcke	—	10	278	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
279	J	451	1	Ballen	unbekannt	—	13	279	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
280	J	498	1	Korb	Eisenwaare	—	186	280	Osterburg	Magdeb.-Halberst.	
281	J A S	932	1	Ballen	Garne	—	25	281	Posen	Oberschlesische	
282	JB	906	1	„	Hopfen	—	151	282	Kaiserslautern	Pfälzische	
283	J B	1157/8	2	Kisten	Seife	—	155	283	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
284	J B C	67	1	Ballen	—	—	104	284	Stettin	Berlin-Stettiner	
285	J B J	48	1	Pack	Säcke	—	40	285	Siegen	Bergisch-Märkische	
286	J B L auch M M	1172 2	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	72	286	Firchau	Preuss. Ostbahn	
287	J C R	1338	1	Kiste	leer	—	18	287	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
288	J C S	773	1	Ballen	Oelkuchen	—	32	288	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
289	J C S	2550	1	Kiste	unbekannt	—	179	289	Berlin	Berlin-Anhaltische	
290	J E G	10249	1	Fass	„	—	125	290	Neustadt	Pfälzische	
291	J G	62	1	Kiste	Feuerzeug	—	87	291	Giessen	Main-Weser-Bahn	
292	J G B	24	1	„	gefüllt	—	140	292	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	bez. Berlin - Strassburg.
293	J G K	549	1	„	unbekannt	—	38	293	Mainz, Eilgut-Exp.	„	
294	J H	5	1	Korb	Gemüse	—	69	294	Warburg	Bergisch-Märkische	
295	J H	381 384 386	3	—	leere Butterkübel	—	23	295	Breslau	Niederschles.-Märk.	
296	J H	791	1	Fässchen	—	—	35	296	Altenhundem	Bergisch-Märkische	bekl. Warburg.
297	J H	1125	1	Fass	leer	—	61	297	Ludwigslust	Berlin Hamburger	
298	J H	5085	1	„	Wein	—	90	298	Oberhausen	Köln-Mindener	
299	J K	61	1	„	unbekannt	—	340	299	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
300	J K	8035	1	„	gefüllt	—	241	300	Bingerbrück	Rheinische	
301	J L & C.	4306 4879 4327 4214 4104	5	Ballen	Wolle	—	—	301	Gerstungen	Thüringische	
302	J N	3131	1	Kiste	leer	—	50	302	Hansdorf	Niederschles.-Märk.	
303	J S	7	1	Sack	Kartoffeln	—	153	303	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
304	J S 8	139	1	Ballen	unbekannt	—	50	304	Thorn	Preuss. Ostbahn	
305	J S	3664	1	Korb	Eisenwaaren	—	58	305	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
306	J S	3940	1	Kiste	Pfeffer	—	30	306	Castrop	Köln-Mindener	
307	J W B	23023	1	„	Seife	—	65	307	Bingerbrück	Rheinische	
308	J Z	7474/76	3	Kisten	unbekannt	—	192 205 35	308	Dt. Eylau	Preuss. Ostbahn	
309	K	—	10	—	gusseiserne Töpfe	—	55	309	Arnsberg	Bergisch-Märkische	
310	K	—	1	—	Platte zum Ofen	—	25	310	Barmen	„	
311	K	1	1	—	leinene Decke	—	—	311	Giessen	Köln-Mindener	
312	K	4	1	Pack	alte Säcke	—	6	312	Emmerich	„	
313	K	31	1	Collo	Schmiedeeisen	—	123	313	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
314	K	405	1	Ballen	—	—	202	314	Pasewalk	Berlin-Stettiner	bekl. Hamburg.
315	K	711/2	2	Sack	Kaffe	—	298	315	Marburg	Main-Weser-Bahn	
316	4/K	2839	1	Ballon	—	—	140	316	Rathenow	Magdeb.-Halberst.	
317	K	2955	1	Kiste	leer	—	27	317	Giessen	Köln-Mindener	
318	K	4420/4 4406 4408	7	Kübel	Butter	—	—	318	Marten	Bergisch-Märkische	bez. Treysa-Giessen.
319	K A K	10 1003	1	Sack	Springfedern	—	—	319	Iserlohn	„	beschr. Marten.
320	K D	1682/3	2	Kisten	Kurzwaaren	—	467 420	320	B.-Rittershausen	„	beschr. Aachen.
321	K F	259	1	Kiste	—	—	289	321	M. Gladbach	„	
322	K G	166	1	„	unbekannt	—	95	322	Ravensburg	Württembergische	
323	K H	1	1	Ballen	Lumpen	—	80	323	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
324	K H	20	1	Collo	Maschinentheil	—	220	324	Stettin	Berlin-Stettiner	
325	K K	1495	1	Kiste	—	—	56	325	Berlin	„	
326	K M	6658	1	„	unbekannt	—	66	326	Dt. Eylau	Preuss. Ostbahn	
327	K R	540 541 674	1 1 1	„ „ „	— — —	— — —	144 96 45	327	Berlin	Berlin-Stettiner	
328	K R	7976	1	„	Gestelle	—	170	328	Jülich	Bergisch-Märkische	
329	K S	1743	1	„	—	—	23	329	Stettin, Eilgut-Exp.	Berlin-Stettiner	
330	K S	13711	1	Ballen	—	—	256	330	Stettin	„	
331	K T	3532	1	Korb	Eisenwaaren	—	49	331	Leer	Westfälische	
332	K V	15539	1	Sack	Nüsse	—	101	332	Konitz	Preuss. Ostbahn	
333	K W	389. 394	2	—	gusseiserne Ofenthüren		223	333	Breslau	Niederschles.-Märk.	
334	K W	1852	1	Kiste	—	—	41	334	Berlin	Berlin-Stettiner	
335	L	4	1	„	leer	—	43	335	„	„	
336	L	10	1	Pack	Strohpapier	—	17	336	Deutz	Köln-Mindener	
337	L	896	1	„	Eisendraht	—	50	337	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
338	L	4638	1	Fass	—	—	338	Deutz	Bergisch-Märkische	
339	LB	1318	1	Pack	Hanfschläuche	180	339	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
340	L B	5659	1	Kiste	leer	11	340	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
341	L C	125	1	Ballen	Wollabfall	200	341	Aachen M.	Bergisch-Märkische	
342	L C	288	1	Fass	leer	10	342	Goslar	Braunschweigische	beklebt: Göttingen-Braunschweig.
343	L F / B T VII	—	1	Waage	—	—	343	Warburg	Bergisch-Märkische	
344	L G	5899	1	Kiste	leer	40	344	Heilbronn	Württembergische	
345	L H	2443	1	„	Champagner	63	345	Kattowitz	Oberschlesische	
346	L H	13712	1	Ballen	Wollwaaren	96	346	Stettin	Berlin-Stettiner	
347	L K	—	1	Pack	Säcke	38	347	Hagen	Bergisch-Märkische	
348	L K	2	1	Collo in Leinewand	Manufacturwaaren	49	348	Kempen	Breslau-Warschau (Preuss. Abth.)	
349	L L	971	1	Kiste	Wollwaaren	162	349	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsbahn	
350	L M S	5627	1	„	Ofenkacheln	155	350	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
351	L N	318	1	„	unbekannt	29	351	Leipzig	Thüringische	
352	L S	214	1	Pack	Papier	—	352	Witten	Bergisch-Märkische	
353	L S	759/60	2	„	Papier	62	353	Aachen M.	„	
354	L S	4375 4733	2	Ringe	Bleirohr	94	354	Altenhundem	„	
355	M	—	1	—	Ofentheil	—	355	Eisenach	Thüringische	
356	M	—	16	Colli	Gasrohrknie	170	356	Münster	Köln-Mindener	
357	M	1	1	Fass	leer	244	357	Frankfurt a/M.	Main-Neckar-Bahn	
358	M	1/2	2	Körbe	—	235	358	Cöslin	Berlin-Stettiner	
359	M	2	1	—	Blumentisch	18	359	Mühlhausen	Thüringische	
360	M	6	2	Colli	Ofentheile	2	360	Diepholz	Köln-Mindener	
361	M	332	1	Fass	Essig oder Wein	49	361	Holzwickede	Bergisch-Märkische	
362	M	927	1	Collo	Leder	46	362	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
363	M	1533	1	Kiste	leer	9	363	Heidenheim	Württembergische	
364	M	2526	1	Fass	Seife	—	364	Leipzig	Magdeb.-Leipziger	
365	M B	—	4	Körbe	Gemüse	640	365	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
366	M D	59	1	Ballen	Hopfen	150	366	Wanne	Rheinische	
367	M D	79	1	„	Hopfen	170	367	„	„	
368	M D B	481	1	Korb	—	—	368	Aachen T.	Bergisch-Märkische	bez. Braunschweig-Aachen.
369	M E	—	2	„	Gemüse	321	369	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
370	MF	855	1	Sack	—	129	370	Stolp	Berlin-Stettiner	
371	MH	165	1	Ballen	unbekannt	78	371	Thorn	Preuss. Ostbahn	
372	M H	1749	1	Wagen	—	—	372	Dittfurt	Magdeb.-Halberst.	
373	M H	4872	1	Kiste	unbekannt	61	373	Neustadt	„	
374	M H / E	165	1 / 3	— / —	Plane / Spriegel	—	374	Halle	Thüringische	
375	MK	655	1	Fass	Oel	375	375	Mülheim a. d. Rh. („ a/Rh.)	Bergisch-Märkische	
376	M M	—	1	Pack	gebr. Säcke	44	376	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
377	M M	529	1	Ballen	unbekannt	28	377	Mainz Eilg.-Exp.	Hessische Ludwigsb.	bezettelt: Gr. Karben-Mainz.
378	M S	66 oder 51	1	Fass	Petroleum	315	378	Saarbrücken	Saarbrücker	
379	M S	1734 A	1	Ballen	Düffeltuch	26	379	Münster	Köln-Mindener	
380	M S	3783	1	Kiste	unbekannt	144	380	Stuttgart	Württembergische	
381	M V / L S	2	1	Fass	Wein	300	381	Düren	Rheinische	
382	M W C	1424	1	Ballen	unbekannt	50	382	Mainz Eilg.-Exp.	Hess. Ludwigs-Bahn	bez. Frankfurt.
383	N	II	1	Fass	grüne Seife	54	383	Kattowitz	Oberschlesische	
384	N B	—	4	—	Wagenachsen	720	384	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
385	N E	25	1	Pack	Thürnägel	8	385	Oberhausen	„	
386	N F	41413	1	Korb	Betten	56	386	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
387	N H	3763	1	Kiste	—	75	387	Hamburg	Berlin-Hamburger	
388	N O	377	1	Pack	Papier	20	388	Castrop	Köln-Mindener	
389	N W B / B	28124	1	Fass	unbekannt	243	389	Neustadt	Magdeb.-Halberst.	
390	O	262	1	Korb	Eisenwaaren	110	390	Giessen	Köln-Mindener	
391	O C	436	1	Ballen	—	59	391	Colberg	Berlin-Stettiner	
392	O H	17	1	„	—	—	392	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
393	O V	9	1	Sack	Früchte	40	393	Mülheim a/Rh.	„	
394	O / W B	18864	1	Fass	unbekannt	—	394	Dirschau	Preuss. Ostbahn	
395	P	—	1	Fass	leer	50	395	Frankfurt a/M.	Main-Neckar-Bahn	
396	P	11 / 416	1	Ballen	Watte	187	396	Meerane	Sächs. Staatsbahn	bezettelt: Dresden-Meerane
397	P	106	1	„	Speck	133	397	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
398	P	193	1	—	Schraubstock	54	398	Nordhausen	Halle-Casseler	
399	P	1185	79	Colli	Pflugschaarentheile	—	399	„	„	
400	B	1554	1	Ballen	unbekannt	140	400	Stuttgart	Württembergische	
401	P & C	206	1	Fass	leer	180	401	Frankfurt a/M.	Main-Neckerbahn	
402	P D F	186	1	Kiste	Manufacturw.u.Handsch.	52	402	Oberhausen	Köln-Mindener	
403	P F	748	1	Ballen	—	80	403	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	

Laufende Nr.	Der Colli						Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.				Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
404	P F	17581	1	Ballen	—	—	43	404	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
405	P K	136	1	Sack	Erbsen	—	123	405	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
406	P K	541	1	Kiste	unbekannt	—	114	406	Witzenhausen	Halle-Casseler	
407	P L	—	1	Pack	Holzschuhe	—	17	407	Lennep	Bergisch-Märkische	
408	P L G	486	1	Korb	unbekannt	—	51	408	Mainz Eilg.-Exp.	Hess. Ludwigs-Bahn	bez. Schwelm-Frankfurt.
409	P M	408/15	8	Kisten	Eisenwaaren	—	874	409	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
410	P O	5	1	—	Viehgitter	—	—	410	Stettin	Berlin-Stettiner	
411	P R	8526	1	Kiste	unbekannt	—	68	411	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
412	P R W T H J S S J D E U P	52	1	Kiste	—	—	258	412	Hamburg	Berlin-Hamburger	
413	P S	—	1	Ballen	Flocken	—	45	413	Crefeld	Rheinische	
414	P W	2	1	Kiste	—	—	2	414	Warburg	Bergisch-Märkische	bekl. Bodenbach.
415	P W	12	1	Pack	Eisenwaaren	—	76	415	Opladen	„	
416	Q C	13170	1	Kiste	—	—	120	416	Soest	„	
417	R	—	2	Colli	Eisen	—	137	417	Deutz	Köln-Mindener	
418	R	4	1	Kiste	Betten	—	157	418	Essen	„	
419	R	27	1	Sack	Kartoffeln	—	140	419	Rothenburg	Bayer. Staatsbahn	
420	R	620/3	4	Fass	Kupfervitriol	—	3440	320	Hamburg	Köln-Mindener	
421	R B	17/22	6	„	Oel	—	2300	421	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
422	R C	641	1	„	leer	—	10	422	Stettin	Berlin-Stettiner	
423	R & C	1267	1	Kiste	unbekannt	—	90	423	Lichtenfels	Werrabahn	
424	R D	969	1	Ballen	„	—	70	424	Worms	Hess. Ludwigsbahn	
425	R F	13	1	Kiste	—	—	38	425	Stettin	Berlin-Stettiner	
426	R G	—	2	Kisten	—	—	550	426	Remscheid	Bergisch-Märkische	bekl. Siegburg.
427	R G	32	1	Kiste	Eisensteine	—	374	427	Kattowitz	Oberschlesische	
428	R H	410 411	1 1	Koffer Kiste	unbekannt	—	82 66	428	Ulm	Württembergische	
429	R H	443	1	Ballen	gefüllt	—	40	429	Cöln Gereon	Rheinische	
430	R S	730	1	Sack	Kaffee	—	144	430	Breslau	Niederschles.-Märk.	
431	R S	2813	1	Kiste	Cigarren	—	51	431	Barmen	Bergisch-Märkische	
432	R S	2949	1	„	Fensterglas	—	89	432	Zittau	Sächs. Staatsb.	bez. Leipzig-Reichenberg.
433	R T	357	1	Fass	Petroleum	—	338	433	Nördlingen	Bayer. Staatsbahn	
434	R T	2909	1	Ballen	unbekannt	—	40	434	Mainz Eilg.-Exp.	Hessische Ludwigsb.	
435	R T	8601	1	Kiste	leer	—	5	435	Berlin	Berlin-Stettiner	
436	R W	1998	1	Ballen	—	—	—	436	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
437	R W	6786	1	Kiste	unbekannt	—	22	437	Mainz Eilg.-Exp.	Hess. Ludwigsb.	bez. Bockenheim-Frankfurt.
438	S	—	1	Collo	alte Gewebe	—	56	438	Angermünde	Berlin-Stettiner	
439	S	—	1	Partie	Kupfer	—	—	439	Soest	Bergisch-Märkische	
440	S	—	1	—	Schleifstein	—	43	440	Berlin	Niederschles.-Märk.	
441	S	1	1	Koffer	—	—	90	441	„	Berlin-Stettiner	
442	S	4	1	Kiste	Wichse	—	23	442	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
443	S	4	1	„	—	—	152	443	Berlin	Berlin-Stettiner	
444	S	8	1	Tonne	leer	—	127	444	Gr. Rambin	„	
445	S	18	1	—	Pflugschaar	—	10	445	Neuss	Bergisch-Märkische	
446	S	771/2	2	Kisten	Wein	—	218	446	Soest	„	
447	S	161	1	Korb	—	—	39	447	Vorsfelde	Magdeb.-Halberst.	
448	S	177	1	Kiste	unbekannt	—	187	448	Lübeck Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	Bekl. Magdeburg u. Düsseldorf am 5/12 aus Wagen 1592 C M
449	S	912 627 757 755	4	Fass	muthmasslich leer	—	260	449	Hansdorf	Niederschles.-Märk.	
450	S	2351 2416	2	Fässer	Petroleum	—	—	450	Worms	Hess. Ludwigsb.	
451	S	3173	1	Collo	Papier	—	58	451	Lübeck Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	Beklebt Rostock, am 5/12 aus Wagen 1592 C. M.
452	S B	1015	1	Bierfass	—	—	57	452	Berlin	Berlin-Stettiner	
453	S C	573	1	Kiste	—	—	44	453	Oberhagen	Bergisch-Märkische	bezettelt: Hannover-Hagen.
454	S C	7121/2	1	Ballen	—	—	107	454	M. Gladbach	„	
455	S D	3	1	Kiste	Drahtstifte	—	160	455	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
456	S F	4	2	Sack	Gemüse	—	192	456	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
457	S F H K	—	1	Fässchen	Häringe	—	34	457	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
458	S & G	1032	1	Fass	Essig	—	38	458	Siegen	Köln-Mindener	
459	S H	56 u. 123	2	Ballen	unbekannt	—	361 100	459	Thorn	Preuss. Ostbahn	
460	S K	46	1	„	Kleider	—	46	460	Wesel	Köln-Mindener	
461	S K	4189	1	Fass	Oel	—	383	461	Oberhagen	Bergisch-Märkische	
462	S L W	2154 2150/53	1 4	Sack Kisten	Gewürz Rosinen	— —	—	462	Dirschau	Preuss. Ostbahn	
463	S M	4796	1	Kiste	leer	—	—	463	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
464	S N	4769	1	Kiste	Glaswaaren	—	46	464	Breslau	Oberschlesische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
465	S P	10067	1	Kiste	leer	—	76	465	Leinefelde	Halle-Casseler	
466	S & S	801	2	Kisten	unbekannt	—	176	466	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
467	S S	5689	1	Kiste	—	—	30	467	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
468	S S	7949	1	„	Seife	—	32	468	Bingerbrück	Rheinische	
469	S S	999	2	Pack	Schaufeln	—	88	469	Ohligswald	Bergisch-Märkische	
470	S & T	89	1	Bürde	Stahl	—	56	470	Cöthen	Magdeb.-Halberst.	
471	S W	—	1	—	Ofentheil	—	14	471	Grimmenthal	Werrabahn	
472	S W & C	—	1	Sack	Gerste	—	230	472	Kaiserslautern	Pfälzische	
473	**T**	—	4	Stück	Gartenstühle	—	65	473	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
474	T	64	1	Petrol.-Fass	leer	—	60	474	Münster	Köln-Mindener	
475	T	563	1	Ballen	—	—	41	475	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
476	T	1001	1	Fass	—	—	156	476	Viersen	Bergisch-Märkische	
477	T	2197/98	2	Fässer	—	—	—	477	Gatersleben	Magdeb.-Halberst.	
478	T A	15199	1	Fass	leer	—	33	478	Berlin	Berlin-Anhaltische	
479	T B	28259	1	Sack	Kaffee	—	50	479	Münster	Köln-Mindener	
480	T F	45	1	—	Ambos	—	47	480	Gemünden	Frankfurt-Bebraer	
481	T W	2	1	Kiste	leer	—	27	481	Berlin Eilg.-Exp.	Berlin-Stettiner	
482	Th. E	6558	1	Fass	„	—	35	482	Emden	Westfälische	
483	T	764	1	„	„	—	15	483	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
484	T U	14	1	Kiste	leere Cigarrenkistchen	—	70	484	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
485	T V	25	1	Petrol.-Fass	leer	—	60	485	Münster	Köln-Mindener	
486	**U**	456/561	2	Ballen	Baumwolle	—	220	486	Mutterstadt	Pfälzische	
487	U C / D G	54	1	Koffer	unbekannt	—	36	487	Korschen	Preuss. Ostbahn	
488	**V**	—	1	Gebund	Eisenblech	—	105	488	Cassel	Main-Weserb.	
489	V	—	1	—	Kohlenbecken	—	10	489	Opladen	Bergisch-Märkische	
490	V	1	1	Korb	Eisenwaaren	—	—	490	Hagen	„	
491	V	37	1	Ballen	—	—	229	491	Stettin	Berlin-Stettiner	
492	V J P	4977/84	7	Pack	Papier	—	—	492	Deutz	Bergisch-Märkische	
493	V K	—	1	Sack	Kleie	—	66	493	Bruchsal	Württembergische	
494	V M C	105	1	Fass	—	—	260	494	Stettin	Berlin-Stettiner	
495	V R / V T	1301 / 1400	2	Fässer	Bier	—	220	495	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
496	**W**	—	1	Sack	leere Säcke	—	26	496	Ulm	Württembergische	
497	W	—	2	Säcke	Lumpen	—	453	497	Aalen	„	
598	W	14	1	Kiste	unbekannt	—	30	598	Gunzenhausen	Bayer. Staatsbahn	
599	W	713	1	Ballen	Wollwaaren	—	36	599	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
500	W	713	1	„	unbekannt	—	43	500	„	„	
501	W A	—	3	Colli	1 Kleeblattmaschine	—	299	501	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
502	W A H	1696	1	Korbflasche	—	—	65	502	B.-Rittershausen	„	
503	W B	1/2	2	Kisten	leer	—	112	503	Neustadt E. W.	Berlin-Stettiner	
504	W B	23	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	23	504	Lüneburg	Hannoversche	
505	W B	81	1	Bund	Seegras	—	48	505	Siegen	Bergisch-Märkische	
506	W C	—	2	Säcke	Düngersalz	—	321	506	Stettin	Berlin-Stettiner	
507	W C	3137	1	Ballot	unbekannt	—	46	507	Cassel	Main-Weser-Bahn	
508	W C	7901	1	Kiste	unbekannt	—	241	508	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
509	W E	259	1	„	unbekannt	—	75	509	Frankfurt a/M.	Main-Weserb.	
510	W H	—	1	Sack	Pflaumen	—	100	510	Vohwinkel	Bergisch-Märkische	
511	W L	4374	1	Korb	—	—	104	511	Stettin	Berlin-Stettiner	
512	W N	20	1	Platte	Zinkblech	—	18	512	Hochfeld	Rheinische	
513	W R	2827	1	Kiste	Käse	—	85	513	Wiesbaden; Taunusbahn	Nassauische	bezettelt Meiningen-Wiesbaden.
514	W V	3	1	—	Maschinentheil	—	57	514	Essen	Köln-Mindener	
515	W W	3	1	Pack	Eisenwaaren	—	24	515	Giessen	„	
516	W W	210	1	Korb	Eisenwaaren	—	232	516	Ohligswald	Bergisch-Märkische	
517	X X	5690	1	Kiste	unbekannt	—	33	517	Stuttgart	Württembergische	
518	Z	—	1	Sack	Mehl	—	200	518	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
					B. Colli mit Adressen:						
519	Altenburg	—	1	Kiste	Werkzeug	—	115	519	Deutz	Köln-Mindener	
520	Angermünde	—	1	Pack	Säcke	—	115	520	Berlin	Berlin-Stettiner	
521	Bierbrauerei Steinroff Burgdorf Schweiz	—	1	Fass	leer	—	33	521	München	Bayer. Staatsbahn	
522	Breurer Brüssel	—	1 / 1	Koffer / Kommode	—	—	—	522	Aachen T.	Bergisch-Märkische	bez. Lindern
523	F. Cleff	4804/5	2	Sack	Mehl	—	400	523	Lennep	„	
524	J. Cohn Stargard	—	1	Pack	Säcke	—	75	524	Stargard	Berlin-Stettiner	
525	J. L. Comp.	—	1	Kiste	—	—	60	525	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
526	Dresden	186/96	11	Päcke	Säcke	—	500	526	Holzwikede	„	
527	DresdenN.-Bischofswerder	187	1	Koffer	Maculatur	—	34	527	Bischofswerda	Sächs. Staatsbahn	
528	J. Eichelbaum	—	1	Pack	gebr. Säcke	—	80	528	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
529	Ernst Ehring Berlin	—	1	Sack	Waizen	—	203	529	Fürstenwald	Niederschl.-Märk.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
530	Erxleben	—	1	Holzkoffer	—	—	110	530	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	Gepäck z. Schein Nr. 14
531	Förderstedt M L B	7	1	—	Plan	—	—	531	„	„	
532	Haupt Greven	1219	1	Fass	leer	—	50	532	Münster	Köln-Mindener	
533	Hof	—	1	Kiste	Zollschlösser	—	8	533	Hamburg	Berlin-Hamburger	
534	J. Jückel b. Ph. Hagekötter in Lennep, Abs. W. Gössler	—	1	Koffer	Kleider	—	28	534	Dortmund	Köln-Mindener	
535	O Jork	—	1	Pack	Säcke	—	45	535	Berlin	Berlin-Stettiner	
536	A Koitscher Leipzig	—	1	„	leere Säcke	—	57	536	Halle	Halle-Casseler	
537	Schornsteinfegerwittwe A. Krieger Königsberg N/M.	—	1	Kommode	—	—	143	537	Berlin	Berlin-Stettiner	
538	Kubik	—	3	Päcke	leere Körbe	—	—	538	Mühlacker	Württembergische	
539	Kurz	40721	1	Fass	leer	—	—	539	Stassfurt	Magdeb.-Halberst.	
540	Josef Landau Krakau	—	1	Pack	Säcke	—	51	540	Stettin	Berlin-Stettiner	
541	Lindenbaum Söhne Essen	—	19	Säcke	Hafer	—	2850	541	Steele	Bergisch-Märkische	
542	Anton Lippe Paderborn	452/3	2	Pack	Säcke	—	—	542	Leipzig	Magdeb.-Leipziger	
543	Meinersen	22	1	Kiste	unbekannt	—	22	543	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
544	Gebr. Meininghaus Dortmund	10380	1	Fass	leer	—	78	544	Borbeck	Köln-Mindener	
545	Michaelis & Eltze	—	20	Säcke	Gerste	—	—	545	Nachterstedt	Magdeb.-Halberst.	
546	A. Müller	—	1	Sack	Erbsen	—	202	546	Buckau	„	
547	Olmütz	197/200	4	Pack	Säcke	—	200	447	Holzwickede	Bergisch-Märkische	
548	V. Orth	5831	1	Fass	unbekannt	—	—	548	Ludwigshafen	Pfälzische	
549	Gabriel Polzin	—	1	Pack	Säcke	—	83	549	Stargard	Berlin-Stettiner	
550	Portland Cement Dyckerhoff & Söhne Mannheim Amöneburg b. Biebrich	—	1	Sack	Cement	—	73	550	Lichtenfels	Werrabahn	
551	Premslaff	—	2	Fässer	Spiritus	—	2001	551	Stettin	Berlin-Stettiner	
552	E. Remy	1975	1	Kiste	Stärke	—	50	552	Barmen	Bergisch-Märkische	
553	A. Riebeck	diverse	9	Colli	leer	—	250	553	Halle	Thüringische	
554	A Riebeck	3799	1	Ballon	Solaröl	—	140	554	Grimmenthal	Werrabahn	
555	Rösseler Berlin	—	1	Collo	Nähmaschine	—	57	555	Guben	Märkisch-Posener	bezettelt Züllichau-Berlin
556	Rosendahl Paderborn	—	1	Pack	Säcke	—	60	556	Unna	Bergisch-Märkische	
557	R. Salomon	4	1	Kübel	Wäsche	—	5	557	Berlin	Berlin-Stettiner	
558	G. Schenk Duisburg	—	1	Sack	Mehl	—	200	558	Minden	Köln-Mindener	
559	Schrag & Söhne in Bruchsal	—	1	„	leere Säcke	—	65	559	Nördlingen	Württembergische	
560	Strossmann Zollamtscontr.	—	1	Kiste	—	—	—	560	Aachen	Bergisch-Märkische	
561	F. Stumpf Berlin	—	1	Pack	Säcke	—	60	561	Berlin	Berlin-Stettiner	
562	Talon	48	2	Kisten	leer	—	22	562	Glogau	Breslau-Freiburger	
563	A. H. G. Thieme	—	1	Sack	leere Säcke	—	13	563	Eisenach	Thüringische	
564	Tivoly	—	$^{6}/_{4}$	Tonnen	leer	—	152	564	Berlin	Berlin-Stettiner	
565	Verviers C. F. B.	124	1	—	beschädigte Leine	—	—	565	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
566	G. Walg Leipzig	—	2	Säcke	Gerste	—	280	566	Berlin	Berlin-Stettiner	
567	H. Wirth Hückeswagen	—	1	Koffer	Kleider	—	92	567	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
					C. Colli mit Nummern:						
568	I	—	1	Bürde	Eisen	—	50	568	Lennep	Bergisch-Märkische	
569	(blau) I	—	1	Bund	Eisen	—	92	569	Coburg	Werrabahn	
570	(schwarz) I	—	1	—	Maschinentheil	—	25	570	Berlin	Berlin-Stettiner	
571	II	—	1	Stab	Flacheisen	—	15	571	N. Schelden	Köln-Mindener	
572	(weiss) IIII	—	1	Platte	Eisen	—	83	572	Lichtenfels	Werrabahn	

Laufende Nr.	Der Colli. Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
573	—	3	1	Bund	Stahl	—	83	573	Kl. Steinheim	Frankfurt-Bebraer	
574	—	3	1	—	trockene Rindshaut	—	15	574	Lauban	Niederschles.-Märk.	
575	—	163 } 622 } 632 }	3	Kisten	leer	—	136	575	Kattowitz	Oberschlesische	
576	—	283	1	Fass	Petroleum	—	312	576	Neustadt W/Pr.	Berlin-Stettiner	
577	—	364	1	gelber Lederkoffer	—	—	42	577	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
578	—	481	1	—	Wasserwanne	—	44	578	Breslau	Niederschles.-Märk	Berlin, den 19/12.73.
579	—	1540	1	Kiste	gefüllt	—	20	579	Cöln Gereon	Rheinische	
580	—	3834	1	Collo	Papier	—	88	580	Stettin	Berlin-Stettiner	
581	—	8948	1	Fass	Branntwein	—	76	581	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
582	—	11718	1	Kiste	Glas	—	216	582	Kupferdreh	"	bekl. Witten-Kupferdreh
583	—	51071	1	Fass	leer	—	64	583	Belgard	Berlin-Stettiner	
					D. Colli mit Figuren:						
584	△ BM Schoenberg	—	1	Collo	Fourniere	—	83	584	Pasewalk	Berlin Stettiner	
585	△ ES	453	1	Fass	leer	—	81	585	Berlin	"	
586	△ FWB	111	1	Tonne	Wurst	—	75	586	Steele	Bergisch-Märkische	
587	△ GB	8277	1	Fass	unbekannt	—	128	587	Bruchsal	Württembergische	
588	△ H	203	1	Kiste	—	—	122	588	Berlin	Berlin-Stettiner	
589	△ H	2186	1	Ballen	unbekannt	—	113	589	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
590	△ HB	642	1	Kiste	—	—	48	590	Berlin, Eilgut-Exp.	Berlin-Stettiner	
591	△ HB	8080	1	Ballen	lebende Pflanzen	—	48	591	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
592	△ J	202	1	Fass	Eisenwaaren	—	200	592	Steele	Bergisch-Märkische	
593	△ K	5669	1	Kiste	Zündhölzer	—	146	593	Stargard	Berlin-Stettiner	
594	K △ B	584	1	Fass	Petroleum	—	—	594	Uelzen	Magdeb.-Halberst.	
595	△ KS	895	1	"	leer	—	7	595	Berlin	Berlin-Stettiner	
596	△ M	2069	1	Kiste	unbekannt	—	21	596	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsbahn	
597	△ MC	5476	1	"	—	—	27	597	Berlin	Berlin-Stettiner	
598	△ MC	1341	1	"	—	—	118	598	"	"	
599	△ qV	16250	1	"	gefüllt	—	30	599	Cöln Gereon	Rheinische	
600	△ R	722	1	Korb	leer	—	20	600	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
601	△ S	4906	1	Kiste	Nudeln	—	30	601	Dortmund	Köln-Mindener	
602	△ SW	1233	1	Pack	Papier	—	150	602	Münster	"	
603	△ VB	44068	1	Kiste	—	—	300	603	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
604	△ WW	11175	1	"	—	—	60	604	"	Berlin-Stettiner	
605	△ ZB	1988	1	"	—	—	282	605	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
606	△	3876	1	Sack	Kräuter	—	37	606	Stettin	Berlin-Stettiner	
607	△	28	1	Kiste	unbekannt	—	40	607	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
608	△	1394	1	Ballen	Wolle	—	263	608	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
609	▽	3700	1	Sack	Graupen	—	50	609	Bückeburg	Hannoversche	
610	△	5348	1	Kiste	Lakritz	—	36	610	Münster	Köln-Mindener	
611	△ B	4188	1	Ballen	Speck	—	150	611	Essen	"	
612	△ D&C	7387	1	Kiste	Kaputzen u. Tücher	—	28	612	Giessen	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
613	H	1462	1	Kiste	Zündhölzer	—	122	613	Sulza	Thüringische	
614	K	295	1	Fass	—	—	30	614	Börssum	Braunschweigische	
615	O	7294	1	Pack	Papier	—	70	615	Nordhausen	Hannoversche	
616	PA	28881	1	Kiste	Zuckerwaaren	—	166	616	Harburg	Köln-Mindener	
617	S S	562	1	„	gefüllt	—	158	617	Cöln, Eilgut-Exp.	Rheinische	
618	WW	10016	1	„	Seife	—	34	618	Colberg	Berlin-Stettiner	
619		—	4	Stück	Gusseisen	—	415	619	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
620	JWS	304	1	Sack	Kaffee	—	33	620	Emmerich	Köln-Mindener	
621	Abs. J.G. Böhme Sohn Apolda G P 9719 Herrn J P Bloch in Copenhagen.	—	1	Korb	unbekannt	—	34	621	Wittenberge	Magdeb.-Halberst.	Korb trägt nachfolgende Markirungen B S No. 3 und N B 62.
622		1732/4	3	Kisten	—	—	1105	622	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	bez. Frankfurt-Rittershausen.
623	D	6033	1	Ballen	gefüllt	—	118	623	Neuwied	Rheinische	
624	K S	4709	1	Kiste	—	—	45	624	Berlin	Berlin-Stettiner	
625	W	1873 } 1137 }	1	Ballen	Hopfen	—	270	625	Cöln Gereon	Rheinische	
626	W	4867	1	Kiste	Eier	—	100	626	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
627	W P	5570	2	Kisten	—	—	—	627	Soest	„	
628	WS	—	1	Fass	Maschinenfett	—	71	628	Cassel	„	
629		227	1	Ballen	Kaffee	—	60	629	Mühlacker	Württembergische	
630		2456	1	Collo	—	—	52	630	Greifswald	Berlin-Stettiner	
631	A	5065	1	Kiste	Tinte	—	25	631	Stettin	„	
632	BL	6426	1	„	—	—	20	632	Berlin	„	
633	CK	313	1	Ballen	unbekannt	—	110	633	Thorn	Preuss. Ostbahn	
634	auch K E B	3475 } 8076 }	1	„	Kaffe	—	129	634	Briesen	„	
635	S	3682	1	„	Anis	—	201	635	Göttingen	Hannoversche	
636	SZ	8424 8425	1 1	Kiste } Fass }	anscheinend Wein	—	{271 {363	636	Coeslin	Berlin-Stettiner	
637	H S	1414	1	Kiste	leer	—	16	637	Berlin	„	
638	S S	—	1	Sack	Stärke	—	202	638	Angermünde	„	
639		2171	1	Kiste	leer	—	37	639	Cassel	Main-Weser-Bahn	alte Bezettelung Hannover-Frankfurt.
640	B	15429	1	„	—	—	94	640	Stettin	Berlin-Stettiner	
641	GS	17237	1	Ballen	Schnittwaaren	—	122	641	Belgard	„	
642	GS	17888	1	„	unbekannt	—	34	642	Schönsee	Preuss. Ostbahn	
643	H L	1141	1	Collo	—	—	22	643	Danzig	Berlin-Stettiner	
644	L R	6822	1	Ballen	—	—	—	644	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
645	M C	5681	1	Fass	unbekannt	—	496	645	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
646	P M	22139/40	2	Kisten	unbekannt	—	80	646	Guben	Märkisch-Posener	bez. Neutomysl-Guben.
647	SG	277	1	Kiste	Kaffeemehl	—	70	647	Oberhausen	Köln-Mindener	
648	SG	530	1	Fass	unbekannt	—	125	648	Cassel	Main-Weser-Bahn	bez. Braunschweig-Frankfurt.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
649	0 weiss	—	2	Colli	eiserne Deckel	—	9	649	Holzminden	Braunschweigische	
650		60	1	Fass	leer	—	6	650	Berlin	Berlin-Anhaltische	
651		2151	1	Ballen	—	—	35	651	Schwerte	Bergisch-Märkische	
652		5450	1	Kiste	unbekaunt	—	34	652	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
653	GD	8481	1	Fass	Beinschwarz	—	640	653	Zittau	Sächs. Staatsbahn	Leipzig-Reichenberg bezettelt
654	DGH	6549/54	6	Kisten	—	—	1655	654	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
655	DR	110	1	Fass	gefüllt	—	60	655	Cöln (Gereon)	Rheinische	
					E. Colli ohne Signatur:						
656	—	—	1	Ballen	Emballage	—	53	656	Wesel	Köln-Mindener	
657	—	—	1	"	Gewebe	—	44	657	Berlin	Niederschles.-Märk.	
658	—	—	1	"	Säcke	—	87	658	Konitz	Preuss. Ostbahn	
659	—	—	11	"	Lumpen	—	3300	659	Siegen	Köln-Mindener	
660	—	—	1	"	Solaröl	—	—	660	Eisenach	Thüringische	
661	—	—	1	"	Solaröl	—	—	661	Triptis	"	
662	—	—	1	Beutel	Lumpen	—	6	662	Berlin	Berlin-Stettiner	
663	—	—	2	Bürden	Seegras	—	100	663	Aachen	Rheinische	
664	—	—	1	—	Bufferscheibe	—	—	664	Witzenhausen	Halle-Casseler	
665	—	—	1	Bund	Weiden	—	29	665	Belgard	Berlin-Stettiner	
666	—	—	1	"	Weiden	—	42	666	Dresden-N.	Sächs. Staatsbahn	
667	—	—	2	"	neue Körbe (11 Stück)	—	114	667	Heilbronn	Württembergische	
668	—	—	1	Collo	Bandagen	—	660	668	Neuss	Rheinische	
669	—	—	1	"	Stiefel etc.	—	30	669	Gepäck-Exped. Angermünde	Berlin-Stettiner	beklebt Neubrandenburg Nr. 18
670	—	—	1	"	spanisches Rohr	—	80	670	Ehringshausen	Köln-Mindener	
671	—	—	3	Colli	6 Rohrstühle	—	49	671	Cassel	Bergisch-Märkische	
672	—	—	2	—	Dielen v. Tannenholz	—	80	672	Langenlonsheim	Rhein-Nahe-Bahn	
673	—	—	1	Fass	leer	—	14	673	Lüneburg	Hannoversche	
674	—	—	1	"	Bier	—	92	674	Roth	Bayer. Staatsbahn	
675	—	—	1	"	gesalzene Därme	—	302	675	Aprath	Bergisch-Märkische	
676	—	—	1	"	Mörtel	—	268	676	Menden	"	
677	—	—	40	Fass	Cement		10400	677	Bremen	Köln-Mindener	
678	—	—	1	—	leere Lackflasche	—	2	678	Leipzig	Thüringische	
679	—	—	1	—	Hammel	—	46	679	Herdorf	Köln-Mindener	
680	—	—	1	—	gesalzene Haut	—	57	680	Hamburg	"	
681	—	—	—	—	1 graue Drillichjacke 1 rothbuntes Taschentuch u. 1 Cigarre	—	—	681	Stettin	Berlin-Stettiner	
682	—	—	1	—	altes Jaquet	—	—	682	Stettin	"	
683	—	—	1	—	Kinderbettstelle	—	50	683	Berlin	"	
684	—	—	1	Kiste	leer	—	4	684	Münster	Köln-Mindener	
685	—	—	1	"	"	—	5	685	Gunzenhausen	Bayer. Staatsbahn	
686	—	—	1	Holzkistchen	anscheinend Kleider	—	30	686	Frankfurt a/M.	Main-Neckar-Bahn	
687	—	—	1	Kiste	Schwemmsteine	—	55	687	Osterath	Rheinische	
688	—	—	3	—	Eisenbleche	—	—	688	Soest	Bergisch-Märkische	
689	—	—	1	Bund	Eisendraht	—	72	689	Geestemünde	Hannoversche	
690	—	—	1	Pack	Eisendraht	—	80	690	Langscheede	Bergisch-Märkische	
691	—	—	1	Bürde	Stahldraht	—	46	691	Grimmenthal	Werrabahn	
692	—	—	24	Stäbe	Eisen	—	2000	692	Giessen	Main-Weser-Bahn	
693	—	—	1	Stange	Eisen (12 Fuss lang)	—	—	693	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
694	—	—	8	Stück	Eisen	—	34	694	Eschweiler	Bergisch-Märkische	
695	—	—	3	—	eiserne Gussplatten	—	—	695	Bochum-Riemke	"	
696	—	—	1	—	eiserner Ofenkranz	—	900	696	Niederschlema	Sächs. Staatsbahn	
697	—	—	3	Colli	eiserne Röhren	—	286	697	Berlin	Berlin-Stettiner	
698	—	—	1	—	eiserne Rolle	—	595	698	Langenfeld	Köln-Mindener	
699	—	—	2	—	eiserne Träger	—	—	699	Dortmunderfeld	Bergisch-Märkische	
700	—	—	1	—	eiserne Welle	—	107	700	Stettin	Berlin-Stettiner	
701	—	—	12 12	— —	gusseiserne Röhren dto. Roststäbe	—	—	701	Lauenburg i./Pomm.	"	
702	—	—	1	—	gusseis. Trichter zu einem Ofen	—	35	702	Emmerich	Köln-Mindener	
703	—	—	1	—	schmiedeeis. Scheibe	—	37	703	Schwerte	Bergisch-Märkische	
704	—	—	3	—	Kupferröhren	—	60	704	Stuttgart	Württembergische	
705	—	—	1	Bund	Stahlrohr	—	2	705	Mülheim	Köln-Mindener	
706	—	—	2	Stäbe	Feilenstahl	—	20	706	Frankfurt a/M.	Main-Neckar-Bahn	
707	—	—	1	—	Gewicht zu einer Häckselmaschine	—	21	707	Breslau	Niederschles.-Märk.	
708	—	—	1	—	Kette	—	81	708	Brackwede	Köln-Mindener	
709	—	—	1	Korb	Ketten	—	72	709	Letmathe	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
710	—	—	1	—	Nothkettenhaken mit drei Gliedern	—	10	710	Puckau	Mageb.-Halberst.	
711	—	—	2	—	Nothketten m. Haken	—	—	711	Cassel	Main-Weser Bahn	bezettelt: Nach Saarbrücken.
712	—	—	1	—	Maschinentheil	—	20	712	Hamm	Bergisch-Märkische	
713	—	—	1	—	Schraubstock	—	15	713	Deutz	,,	
714	—	—	1	Kommode	—	—	90	714	,,	,,	
715	—	—	2	Stück	Lederspäne	—	163	715	Plettenberg	,,	
716	—	—	$4^1/_4$	—	Hectolitermaasse	—	—	716	Stettin	Berlin-Stettiner	
717	—	—	12	—	lose Ofentheile	—	—	717	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
718	—	—	1	Pack	alter Filz	—	13	718	Münster	Köln-Mindener	
719	—	—	1	,,	Holzleisten	—	19	719	Dessau	Berlin-Anhaltische	
720	—	—	1	,,	leere Säcke	—	—	720	Gera	Thüringische	In dem als leer ausgesetzten Wagen B A 2286 am 29/11. v. J. gefunden.
721	—	—	1	Parthie	Bauholz	—	—	721	Wittenberg	Berlin-Anhaltische	
722	—	—	59	Stück	Reisbesen	—	—	722	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
723	—	—	1	Rolle	Dachpappe	—	—	723	Stettin	Berlin-Stettiner	
724	—	—	1	Sack	Buchweizen	—	150	724	M.-Gladbach	Bergisch-Märkische	
725	—	—	1	,,	Därme	—	22	725	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
726	—	—	1	,,	Hafer	—	—	726	Stettin	Berlin-Stettiner	
727	—	—	1	,,	Hafer	—	—	727	,,	,,	
728	—	—	1	,,	Hafer	—	135	728	Pasewalk	,,	bekl. Wilmersdorf.
729	—	—	1	,,	Hafer	—	127	729	Schaidt	Pfälzische	
730	—	—	1	,,	Kalkmehl	—	400	730	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
731	—	—	1	,,	Kartoffeln	—	89	731	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
732	—	—	1	,,	Kleider	—	15	732	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
733	—	—	1	Sack (leinener)	Kleider	—	20	733	,,	,,	
734	—	—	1	Sack	Mehl	—	200	734	Worms	Hess. Ludwigsbahn	
735	—	—	1	,,	Räder	—	200	735	Dortmunderfeld	Bergisch-Märkische	
736	—	—	1	,,	2 Schachteln und 1 Päckchen Weisszeug und Kleider	—	25	736	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
737	—	—	2	Säcke	Gerste	—	230	737	Witten	Bergisch-Märkische	
738	—	—	2	,,	Kartoffeln	—	200	738	Solingen	,,	
739	—	—	1	—	abgebroch. Sesselfuss m. bew. Messingrade	—	$^3/_4$	739	Holzminden	Braunschweigische	
740	—	—	2	—	Signalflaggen, 1 rothe u. 1 grüne m. Futteral	—	—	740	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
741	—	—	1	—	Spitzhacke	—	15	741	Bremen	Hannoversche	
742	—	—	1	—	grüne bunte Damenschultasche, Zeichenbücher	—	—	742	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
743	—	—	1	—	Tau, $2^1/_2$ Km. stark, 30—35 M. lang	—	—	743	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
744	—	—	2	—	Taue	—	—	744	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
745	—	—	1	—	Tisch zum Telegraphen-Apparat	—	—	745	Belgard	Berlin-Stettiner	beklebt Stralsund.
746	—	—	6	—	Wichse	—	—	746	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen. A. Colli mit Buchstaben-Signaturen.

1	A B	283	1	Ballen	unbekannt	—	78	1	Olmütz	Oesterr. Staatsbahn	
2	A K G	437	1	Kiste	unbekannt	—	50	2	Wien Mth.	Oesterr. Südbahn	
3	A H S	—	1	Fassl	Gurken	—	12	3	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
4	A K	573	1	Ballen	Tuch	—	48	4	Prag	Oesterr. Staatsbahn	
5	A R	12 / 14	2	,,	Reis	—	220 / 210	5	Znaim	Oesterr. Staatsbahn	
6	A S	936	1	Fassl	unbekannt	—	74	6	Pardubitz	Süd-Nordd. Verb.	
7	A W	1927/28	2	Fässer	leer	—	60	7	Nimburg	Oesterr. Nordwestb.	
	A	1816	1	Fass	,,	—	152				
8	B A	—	1	Sack	Mehl	—	115	8	Nürschau	Böhm. Westbahn	
9	B	9519	1	Kiste	unbekannt	—	210	9	Wien	Oesterr. Staatsbahn	
10	B B	—	1	Fassl	leer	—	40	10	Wisočan	Oesterr. Nordwestb.	
11	B S	5563/34	1	Kiste	unbekannt	—	46	11	Drohobycz	Dniesterbahn	
12	B P B	21728	1	,,	unbekannt	—	230	12	Bazias	Oesterreich. Staatsb.	
13	E C	12/18	2	Kisten	unbekannt	—	265	13	Drohobycz	Dniesterbahn	
14	E M	9	1	Kiste	unbekannt	—	263	14	Pest	Oesterreich. Staatsb.	
15	E O	—	1	Pack	Säcke	—	45	15	Wien	,,	
16	E S	90	1	Ballen	Lederwaaren	—	44	16	Prag	Böhm. Westbahn	
17	F	—	4	Pack	Säcke	—	135	17	Neuhäusel	Oesterreich. Staatsb.	
18	F	1/11	11	Ballen	leere Säcke	—	580	18	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy-E., Rumän. Linie	
19	F	760	1	Ballen	Wolle	—	116	19	Pest	Oesterr. Staatsbahn	
20	F K	29	1	Fass	leer	—	200	20	Weinern	,,	
21	F K	81	1	,,	Petroleum	—	317	21	Pardubitz	,,	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
22	F K	92	1	Fass	Petroleum	—	329	22	Pardubitz	Oesterr. Staatsb.	
23	F U	1	1	Kiste	Brettnägel	—	26	23	Sambor	Dniester-Bahn	
24	G A	—	2	Fass	Zucker	—	3279	24	Raab	Oesterr. Staatsb.	
25	G C	2806	1	Ballen	unbekannt	—	42	25	Brünn	,,	
26	G F	6499	1	Sack	leer	—	2	26	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
27	G P	—	3	,,	Hülsenfrüchte	—	320	27	Temesvar	Oesterr. Staatsb.	
28	G V Budweis	280 285	2	Kisten	Tabakfabrikate	—	326	28	Prag	Böhm. Westbahn	
29	⊢F	500	1	Kiste	unbekannt	—	45	29	Pardubitz	Oesterr. Staatsb.	
30	H M	8533	1	,,	,,	—	73	30	Hennersdorf	Mähr.-Schles. C.-B.	
31	H N F	4368	1	,,	,,	—	48	31	Szegedin	Oesterr. Staatsb.	
32	J	—	1	Fassl	,,	—	10	32	Josefstadt	Süd-Nordd. Verb.	
33	J	—	1	Kiste	Tabak	—	117	33	Prag	Oesterr. Staatsb.	
34	J D	—	1	Ssck	Knoppermehl	—	65	34	Zwittau	,,	
35	J F S	9783	1	Kiste	Kurzwaaren	—	82	35	Wien	,,	
36	J G S	3316	1	Fass	leer	—	67	36	Olmütz	Mähr.-Schles. C.-B.	
37	J J	1682	1	Ballen	Papier	—	87	37	Zwittau	Oesterr. Staatsb.	
38	J N S	7996	1	Fass	unbekannt	—	626	38	Görz	Oesterr. Südbahn	
39	J S	1	1	Sack	,,	—	80	39	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
40	J T	2272	1	Kiste	,,	—	40	40	Wien	,,	
41	K C	80 89	2	Ballen	Reis	—	406	41	Prag	,,	
42	L	2	1	Kiste	unbekannt	—	14	42	Botoșani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
43	L	87	1	Fass	leer	—	23	43	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
44	L A	4952	1	Kiste	unbekannt	—	35	44	Parschnitz	Süd-Nordd. Verb.	
45	L S	55 10	1	Koffer	leer	—	18	45	Pest	Oesterr. Staatsb.	
46	L T	—	1	Ballen	unbekannt	—	18	46	Kosteletz	Süd-Nordd. Verb.	
47	M F L S	—	1	Pack	Säcke	—	65	47	Wien	Oesterr. Staatsb.	
48	M G	136	1	Fass	unbekannt	—	521	48	Lobositz	,,	
49	M S	938	1	Collo	Maschinentheil	—	138	49	N. Szöny	,,	
50	M V	505	1	Kiste	leer	—	49	50	Wossek	Oesterr. Nordwestb.	
51	M Z	1518	1	Sack	Reis	—	190	51	Stryj	Dniester-Bahn	
52	N	—	15	Fass	leer	—	2980	52	Czegled	Oesterr. Staatsb.	
53	N	29964	1	Kiste	unbekannt	—	103	53	Stryj	Dniester-Bahn	
54	N P F	10901	1	Ballen	Papier	—	112	54	Jassy	Lemb.-Cz. Jassy E. Rumän. Linien	
55	O △ P	—	2	Fassl	Gurken	—	27	55	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
55a	S	13	1	Ballen	Papierabfälle	—	70	55a	Freudenthal	Mähr.-Schles. C.-B.	
56	S	16/18	3	Fass	leer	—	45	56	,,	,,	
57	S	4649	1	Kiste	Blech	—	190	57	Leoben	Oesterr. Südbahn	
58	S B	924	1	Fass	leer	—	197	58	Wien	Oesterr. Staatsb.	
59	S B	88	1	,,	,,	—	183	59	,,	,,	
60	S F	6	1	Pack	Rehfelle	—	45	60	Raudnitz	,,	
61	S K	964	1	Ballen	Manufacturw.	—	30	61	Wien	,,	
62	V B C	1723	1	Kiste	leer	—	36	62	Kuttenberg	Oesterr. Nordwestb.	
63	W	2920	1	,,	unbekannt	—	46	63	Nimburg	,,	
64	W E	84	1	Stück	Kette	—	48	64	Graz	Oesterr. Südbahn	
65	W R	1365	1	Kiste	leere Blechflasche	—	50	65	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
66	W R	1979	1	,,	unbekannt	—	89	66	,,	Oesterr. Staatsb.	
67	W T	2	1	Ballen	Bücher	—	19	67	Temesvar	,,	
68	W W	100	1	,,	Reis	—	222	68	Wien	,,	
69	Z	34	1	Kiste	unbekannt	—	36	69	Pest	,,	
					B. Colli mit Adressen:						
70	Elbeschloss	—	1	Stück	eineimriges Fass	—	38	70	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	
71	Klicke Litten	—	14	Fass	leere à 4 Eimer	—	1680	71	Revnic	Böhm. Westbahn	
72	Liebl & Sohn	112	1	Fassl	unbekannt	—	14	72	Wisočan	Oesterr. Nordwestb.	
73	Libotsch	—	1	Fass	leer	—	29	73	Prag	Oesterr. Staatsb.	
74	M. Meisl Alba	—	1	Sack	Gerste	—	122	74	Vár Palota	Ungar. Westbahn	
75	Panonia	7	1	,,	Mehl	—	170	75	Pest	Oesterr. Staatsb.	
76	Pass	2	3	Kistl	leer	—	15	76	Pardubitz	Süd-Nordd. Verb	
77	Pilsner Bier	31	1	Fass	,,	—	45	77	Zbirow	Böhm. Westbahn	
78	Pilsen B. B.	—	34	,,	,,	—	2500	78	Rokitzan	,,	
79	Plombe	7	1	Sack	Mehl	—	115	79	Nürschau	,,	
80	Steiner in Keeskemet	—	2	Pack	Säcke	—	67	80	Szegedin	Oesterr. Staatsb.	
81	Samuel Weiss	—	1	Sack	Gerste	—	122	81	Hohenstadt	,,	
82	Winternitz	220	1	Ballen	leere Säcke	—	51	82	Wossek	Oesterr. Nordwestb.	
83	Wonka Hohenelbe	—	3	,,	leere Säcke	—	140	83	Pardubitz	Süd-Nordd Verb.	
					C. Colli mit Nummern signirt:						
84	—	7	1	Ballen	Binderpech	—	26	84	Brünn	Oesterr. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
85	—	7	1	Sack	Mehl	—	170	85	Pest	Oesterr. Nordwestb.	
86	—	21 22	1	Fass	leer	—	350	86	Bucecea	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
87	—	35	1	Kiste	unbekannt	—	35	87	Czegled	Oesterr. Staatsb.	
88	—	38	1	Sack	Hafer	—	102	88	Graz	Ungar. Westbahn	
89	—	39	1	Kiste	Kupfervitriol	—	35	89	Hall	Oesterr. Südbahn	
90	—	145	1	Kiste	leer	—	97	90	Pest	Oesterr. Staatsb.	
91	—	183	1	Pack	Körbe	—	32	91	Bruck	Oesterr. Südbahn	
92	—	204	1	Fass	Schlacken	—	625	92	Jägerndorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
93	—	461	1	"	leer	—	40	93	Zbirow	Böhm. Westbahn	
94	—	1064	1	"	"	—	195	94	Wien	Oesterr. Staatsb.	
95	—	2384	1	Kiste	unbekannt	—	129	95	Prag	"	
96	—	9343	1	Fass	leer	—	67	96	Leoben	Oesterr. Südbahn	
					D. Colli mit Figuren signirt:						
97	G ⚓ J	143	1	Kiste	unbekannt	—	263	97	Wien	Oesterr. Staatsb.	
					E. Colli ohne Signatur:						
98	—	—	1	Ballen	Bettzeug	—	26	98	Steinamanger	Oesterr. Südbahn	
99	—	—	1	"	Taback	—	45	99	Laibach	"	
100	—	—	2	"	unbekannt	—	86	100	Chotzen	Oesterr. Staatsb.	
101	—	—	1	Barll	leer	—	66	101	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
102	—	—	1	Bund	Mistgabeln	—	15	102	Kolin	Oesterr. Staatsb.	
103	—	—	1	Collo	Wasserkanne	—	6	103	Brünn	"	
104	—	—	1	Fass	leer	—	60	104	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
105	—	—	1	"	"	—	90	105	Pettau	Oesterr. Südbahn	
106	—	—	1	"	"	—	138	106	Ala	"	
107	—	—	2	"	"	—	218	107	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
108	—	—	1	Stück	Holzpresse	—	64	108	Prag	Böhm. Westbahn	
109	—	—	1	Kiste	Lampen	—	30	109	Bozen	Oesterr. Südbahn	
110	—	—	1	Koffer	unbekannt	—	92	110	Wossek	Oesterr. Nordwestb.	
			1	Kiste	"	—	361				
111	—	—	1	Korb	"	—	28	111	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
112	—	—	7	Stück	Bleche	—	7	112	Matzleinsdorf	Oesterr. Südbahn	
113	—	—	1	Bund	Draht	—	30	113	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
114	—	—	1	"	"	—	42	114	"	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
115	—	—	2	"	"	—	27	115	Wildenschwert	Oesterr. Staatsb.	
116	—	—	1	Busch	Eisen	—	60	116	Cilli	Oesterr. Südbahn	
117	—	—	2	Stück	altes Eisen	—	200	117	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
118	—	—	1	Pack	Eisenmöbeln	—	27	118	Oedenburg	Oesterr. Südbahn	
119	—	—	1	Stück	Eisenzaggel	—	70	119	Felixdorf	"	
120	—	—	1	"	eiserne Brechstange	—	22	120	Hennersdorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
121	—	—	3	"	eiserne Leitern	—	176	121	Olmütz	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
122	—	—	1	"	eiserne Schaufel	—	—	122	Hennersdorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
123	—	—	1	"	Maschinentheil	—	54	123	Wien Mth.	Oesterr. Südbahn	
124	—	—	2	"	Radschienen	—	76	124	Wildon	"	
125	—	—	14	"	Schwingen	—	16	125	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
126	—	—	1	Pack	Säcke	—	40	126	Skalitz	Oesterreich. Staatsb.	
127	—	—	1	"	unbekannt	—	83	127	Jägerndorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	Regie.
128	—	—	9	Sack	Gerste	—	927	128	Budwigsdorf	Oesterr. Staatsb.	
129	—	—	1	"	Malz	—	128	129	Prag	"	
130	—	—	1	"	Malzkeime	—	67	130	"	"	
131	—	—	2	Stück	Eichenholz	—	220	131	Wien	"	
132	—	—	1	"	Wollwickler	—	3	132	Devecser	Ungar. Westbahn	
					Nachtrag.						Eingegangen vom 24.—27. December.
					A. Colli mit Buchstaben:						
1	A H Gebrüder Gerlach Halberstadt	—	1	—	Privatdecke	—	—	133	Mannheim	Badische	
2	B C	9591	1	Kiste	Cigarren	—	116	134	Ettlingen	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
3	C S	100 } 1813 }	1	Fass	leer —	14	3	Hauptdepot	Badische	
4	D R	1872	1	„	„ —	22	4	Müllheim	„	
5	E B	752	1	Kübel	Käse —	14	5	Steinsfurth	„	
6	E L	252	1	Kiste	Gusswaaren —	118	6	Freiburg	„	
7	E W	806	1	Fass	Oel —	125	7	Pforzheim	„	
8	F	9	1	Stück	Nachttisch —	26	8	Hauptdepot	„	
8a	F	372 } 355 }	2	Fässer	Petroleum —	—	8a	Burxdorf	Berlin-Anhaltische	
9	F J B	8440	1	Kiste	unbekannt —	92	9	Constanz	Badische	
10	G	2	1	Sack	Stärke —	93	10	Radolfzell	„	
11	G A	641	1	Ballot	Taback —	49	11	Mannheim	„	
12	G B	832	1	Kiste	Eisenwaaren —	46	12	Kehl	„	
13	G S	13/13	1	Pack	Effecten —	14	13	Langenbrücken	„	
14	G U	2663	1	„	Papier —	16	14	Lörrach	„	
15	H	1	1	Sack	Eisenwaaren —	20	15	Freiburg	„	
16	H	3	1	Kiste	unbekannt —	71	16	Sigmaringen	„	
17	H	732	1	„	Schnupftaback —	95	17	Villingen	„	
18	H B	2	1	„	alte Bürsten —	10	18	Kehl	„	
19	H	3908	1	„	Schuhwaaren —	68	19	Mannheim	„	
19a	H } M C }	17. 350	1	Sack	Pflaumen —	133	19a	Berlin	Berlin-Anhaltische	
20	H S	5135	1	Kiste	Eisenwaaren —	165	20	Mannheim	Badische	
21	J K	8446	1	„	Hohlglas —	60	21	„	„	
22	J R	92	1	Fass	leer —	84	22	Hauptdepot	„	
23	K	236	1	Kiste	unbekannt —	36	23	Freiburg	„	
24	L W	—	1	Partie	Guss —	400	24	Gernsbach	„	
25	M D	138	1	Kiste	leer —	76	25	Mannheim	„	
26	N	721	1	„	Gypsmodelle —	54	26	Kehl	„	
27	R C	7715	1	Fass	unbekannt —	586	27	Säckingen	„	
28	S	878	1	Ballot	Lederwaaren —	30	28	Appenweier	„	
29	S S } Anweiler }	759	1	„	nnbekannt —	40	29	Constanz	„	
30	T L	2340	1	Kiste	leer —	30	30	Ettlingen	„	
31	V L	8	1	Fässchen	„ —	12	31	Hauptdepot	„	
32	W	1/3	3	Bund	Seegrasgeflecht —	106	32	„	„	
33	W	2844	1	Kiste	unbekannt —	47	33	„	„	
34	W U	71	1	Decke	von Leinen —	—	34	„	„	
35	W U	1869	1	„	von Leinen —	—	35	„	„	
					B. Colli mit Adressen:					
36	Gohlis	2574	1	Fass	leer —	21	36	Halle	Berlin-Anhaltische	
37	Krause } G K W K }	189	1	Kommode	gefüllt —	174	37	Berlin	„	
38	Krause } K K }	10	1	Sack	Betten —	40	38	„	„	
					C. Colli mit Nummern:					
39	—	9 oder 6 }	1	Kübel	leer —	7	39	Berlin	Berlin-Anhaltische	
40	—	846	1	Kiste	Bindfadenkapseln —	18	40	Hauptdepot	Badische	
					D. Colli mit Figuren:					
41	G	4269	1	Kiste	unbekannt —	35	41	Achern	Badische	
42	L	912	1	Korb	1 leeres Fässchen —	55	42	Heidelberg	„	
43	W	1142	1	Kiste	unbekannt —	—	43	Falkenberg	Berlin-Anhaltische	
44	◇	1309	1	Ballen	Korken —	50	44	Mannheim	Badische	
45	A S W	328	1	Fass	leer —	22	45	Hauptdepot	„	
					E. Colli ohne Signatur:					
46	—	—	1	Pack	Kleider —	12	46	Freiburg	Badische	{ mit Beklebzettel { No. 586 Constanz
47	—	—	4	Gebund	Draht —	174	47	Hauptdepot	„	
48	—	—	1	—	eisernes Schwungrad —	49	48	„	„	
49	—	—	3	Stück	Ofentheile —	175	49	„	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 2. Jahrgang 1874. Leipzig, am 16. Januar 1874.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

Der Redaction bis zum 6. Januar gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7^1/_2$ **Sgr.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A Frankenhaus Hengelo	I	1 2	Kiste Körbe	leer	65	1	Salzbergen	Westfälische	
2	A	1	1	—	Gusstheil	3	2	Wetzlar	Köln-Mindener	
3	A	7	1	Kiste	unbekannt	176	3	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
4	A	12	1	Sack	Erbsen	198	4	Altenessen	Köln-Mindener	
5	A	367	1 19	Korb Pack	Eisenwaaren Töpfe	89 272	5	Magdeburg U.	Magdeb.-Halberst.	
6	A	1023	1	Kiste	Muster von Steinen	447	6	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
7	A B	1	1	„	Kleider	92	7	Mülheim a/Rh.	„	
8	A B	1253	1	Sack	Holzspunden	110	8	Emmerich	Köln-Mindener	
9	A B	3682	1	Fass	leer	27	9	Oschersleben	Magdeb.-Halberst.	
10	AB B	5044	1	Kiste	unbekannt	30	10	Halle	Thüringische	
11	A B N M	div.	39	Bierfässer	leer	1053	11	Magdeburg U.	Magdeb.-Halberst.	
12	A C	148	1	Fass	„	19	12	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
13	A C	254	1	Sack	Werg	40	13	Ulm	Württembergische	
14	A C	3940	1	Kiste	Eisenwaaren	140	14	Saalfeld	Thüringische	
15	A F	2047	1	Verschlag	—	34	15	Unna	Bergisch-Märkische	
16	AF	4948	1	Kiste	leer	15	16	Deutz	Köln-Mindener	
17	A F R	—	3	Colli	Maschinentheile	233	17	Belgard	Berlin-Stettiner	
18	A G	—	1	Kiste	Rosinen	28	18	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
19	A G C L	11217	1	„	unbekannt	41	19	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
20	A G G	1127	1	„	„	231	20	„	„	
21	A H	2	1	„	Modelle	45	21	Barmen	Bergisch-Märkische	
22	A H	10	1	Bund	Schaufeln	9	22	München	Bayer. Ostbahnen	
23	A H	15	1	Fass	leer	67	23	Rottweil	Württembergische	
24	A H	274	1	Ballen	Fussbänke	6	24	Steele	Bergisch-Märkische	
25	A H	2008	1	Kiste	leer	20	25	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
26	A H F	2765	1	„	„	188	26	Gemünden	Frankfurt-Bebraer	bez. Burgsdorf-Lehrte.
27	A J	—	1	Collo	Ofentheile	40	27	Leipzig	Thüringische	
28	A K G	14115	1	Ballen	—	70	28	Warburg	Bergisch-Märkische	
29	A L	3082	1	Stange	Stahl	45	29	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
30	A M	2	1	Korb	unbekannt	105	30	Gelnhausen	Frankfurt-Bebraer	
31	A M	1387	1	Ballen	Wollwaaren	20	31	Wetzlar	Nassauische	
32	A N	1	1	Kiste	leer	34	32	Münster	Köln-Mindener	
33	AP	4258/9	2	Fässer	Petroleum	700	33	Barmen	Bergisch-Märkische	
34	A R	—	1	Sack	Steine	40	34	„	„	
35	AR	305	1	Ballen	—	33	35	Borkenfriede	Berlin-Stettiner	Bekl. Borkenfriede.
36	A S	—	2	Pack	Schiefertafeln	22	36	Königsberg (Lizentb.)	Ostpreuss. Südbahn	
37	A S	12	1	Kiste	—	70	37	Berlin	Berlin-Stettiner	
38	A S	15	1	—	Tisch	—	38	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
39	A S	16	1	Kiste	—	44	39	Essen	Bergisch-Märkische	
40	A S	118/122 123 124	5 1 1	Colli Collo „	eiserne Schieber eiserne Röhren Eisenwaare	865	40	Bernau	Berlin-Stettiner	
41	A T	4221	2	Stangen	Eisen	14	41	Dresden	Leipzig-Dresdener	
42	A U	837	1	Kiste	—	42	42	„	„	
43	A/	27	2	Tonnen	leer	69	43	Berlin	Berlin-Stettiner	Bekl. Ducherow.
44	A W	996	1	Ballen	unbekannt	98	44	Worms	Hessische Ludwigsb.	
45	A W	1765/6	2	Kisten	„	62	45	Hanau	Frankfurt-Bebraer	
46	A W O	4191	1	Kiste	Draht- und Blechwaare	32	46	Reuth	Sächs. Staatsbahn	
47	B	—	1	Bund	Blech	90	47	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
48	B	—	85	Colli	Gusstheile	—	48	Leipzig	Thüringische	
49	B	—	5	Hölzer	—	320	49	Hörde	Bergisch-Märkische	
50	B	—	1	Pack	Eisenwaaren	22	50	Münster	Köln-Mindener	
51	B	—	1	Sack	Holznägel	23	51	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
52	B	1	1	Fass	leer	35	52	Haltern	Köln-Mindener	
53	B	1	1	Rolle	Dachpappe	—	53	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
54	B	1/6	6	Sack	Wolle	1350	54	Berlin	Berlin-Stettiner	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
55	B	1 } 107 }	1	Ballen	Grassamen	—	104	55	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
56	B	2. 3 } 44. 45. }	4	Kisten	leer	—	111	56	Pasewalk	Berlin-Stettiner	Bekl. Löcknitz
57	B	4	1	Sack	Rehgeweihe	—	—	57	Deutz	Bergisch-Märkische	
58	B	4	1	„	Kartoffeln	—	180	58	Neust. Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
59	B	16	1	Kiste	Ofentheile	—	—	59	Leipzig	Thüringische Bahn	
60	B	121	1	„	unbekannt	—	450	60	Pagny	Reichsbahn	
61	B	235	1	Korb	Schlösser	—	30	61	Steele	Bergisch-Märkische	bekl. Bochum.
62	B	853	1	Pack	Holzwaaren	—	31	62	Bochum	„	bekl. Arnsberg-
63	B	1138	1	Ballen	Hopfen	—	98	63	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	Bochum.]
64	B	2564 } 2644 }	2	Kisten	—	—	86	64	Berlin	Berlin-Stettiner	
65	B	4478	1	Kiste	Zündholz	—	48	65	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
66	BASF	8767	1	Fass	Soda	—	622	66	Bingen	Hess. Ludwigsb.	
67	BBG	—	$^{1}/_{2}$	Tonnen	leer	—	144	67	Berlin	Berlin-Stettiner	
68	B & C	—	1	Packet	Strohpapier	—	40	68	Gera	Thüringische Bahn	
69	B C	1/12	12	Sack	Farin	—	2400	69	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
70	B C	775	1	Ballon	—	—	24	70	Soest	Bergisch-Märkische	
71	B E A	342	1	Fass	Oel	—	1214	71	Mülhausen	Reichsbahn	
72	B F	885	1	Kiste	Blechgeschirr	—	68	72	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
73	B G } Ponclau }	8930	1	„	—	—	—	73	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
74	B H	3	1	Fass	Curcume	—	—	74	B. Rittershausen	„	
75	B H	10	1	Beutel	—	—	50	75	Stettin	Berlin-Stettiner	
76	B H	1373	1	Collo	2 Langseiten einer Bettstelle	—	47 } (45) }	76	Ruhrort	Bergisch-Märkische	
77	B M	1216	1	Fass	leer	—	28	77	Weissenfels	Thüringische Bahn	
78	B M	12910	1	Ladung	Fässer	—		78	Soest	Westfälische	
79	B M	14387	1	Fass	Petroleum	—	327	79	Remscheid	Bergisch-Märkische	
80	B N	1152	1	Bund	Stahl	—	57	80	Lichtenfels	Werrabahn	
81	B O	440	1	Fass	unbekannt	—	451	81	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
82	B O	441	1	Kiste	unbekannt	—	196	82	„	„	
83	B P	—	1	Collo	Spiegelrahmen	—	—	83	Stettin	Berlin-Stettiner	
84	B P M	420	1	Wagen	—	—	—	84	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
85	B S	—	1		Schiffs-Tau	—	5	85	Dresden	Leipzig-Dresdner	
86	B S	1158	1	Kiste	Papier	—	68	86	Mülhausen	Reichsbahn	
87	B S F	1512	1	„	—	—	—	87	Leichlingen	Bergisch-Märkische	
88	B T W	2970	1	„	unbekannt	—	—	88	Münster	Westfälische	bez. Hamm.
89	V 7 B	♔ 85 }	1	Fass	Liqueur	—	55	89	Wanne	Köln-Mindener	
90	B W	630	1	„	gefüllt	—	100	90	Cöln, Gereon	Rheinische	
91	B W	3206	1	Ballen	—	—	238	91	Stettin	Berlin-Stettiner	
92	C	3	2	Colli	1 Bettstelle	—	120	92	Warburg	Bergisch-Märkische	
93	C	115	2		Eisenplatten	—	106	93	Calcum	Köln-Mindener	
94	C	128	1	Ballen	Lumpen	—	—	94	Dresden	Leipzig-Dresdner	
95	C A B	3912	1	Kiste	unbekannt	—	100	95	Gemünden	Frankfurt-Bebraer	
96	C B	811	1	Ballot	„	—	59	96	Lichtenfels	Werrabahn	
97	C B	9842	1	Ballen	Papier	—	77	97	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
98	C C	6	1	Pack	Körbe	—	34	98	Mergentheim	Württembergische	
99	C C	210	1	Bällchen	unbekannt	—	42	99	Worms	Hess. Ludwigsbahn	
100	C & C	15376	1	Fass	leer	—	69	100	Giessen	Köln-Mindener	
102	C F	12	1	Sack	Mehl	—	212	101	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
102	C F G	15	1	Ballen	Emballage	—	99	102	Frankfurt	Nassauische	
103	C G	230	1	Kiste	—	—	88	103	Stettin	Berlin-Stettiner	
104	C G	3280	1	Fass	leer	—	17	104	Ratibor	Oberschlesische	
105	C H	4	1	Holzkoffer	unbekannt	—	36	105	Cassel	Main-Weser-Bahn	
106	C H	8	1	Sack	Kartoffeln	—	120	106	Aachen M.	Bergisch-Märkische	
107	C H	3376	1	Ballen	Hanf	—	103	107	Worms	Hess. Ludwigsbahn	Metz bez.
108	C J	9115	1	Kiste	gefüllt	—	80	108	Düren	Rheinische	
109	C K	74076	1	Fass	Wein	—	250	109	Soest	Bergisch-Märkische	
110	C K	—	1	Pack	leere Säcke	—	6	110	Loetzen	Ostpreuss. Südbahn	
111	C L	688	1	Kiste	Kleider und Manufacturwaaren }	—	64	111	Wanne	Köln-Mindener	
112	C L	709/10	2	Kisten	Pianino	—	—	112	Dirschau	Preuss. Ostbahn	
113	C M	—	2	Bund	Holzschuhe	—	60	113	Altena	Bergisch-Märkische	
114	C M	—	1	Stange	Rundeisen	—	25	114	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
115	C M & C	5063/72 }	10	Kisten	leer	—	521	115	Löbau	Sächs. Staatsbahn	{Bez. Berlin B. St. B.
116	C M R	2	1	Kiste	„	—	23	116	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	{Aus Wagen B. A. 405
117	C N	5844	1	„	Seife	—	180	117	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
118	C O	925/6	2	Kisten	Eisenwaaren	—	339	118	Dülmen	Köln-Mindener	
119	C P C Z	544	1	Ballen	Wollenwaaren	—	21	119	Deutzerfeld	„	
120	C R	6077	1	„	Papier	—	34	120	Wiesbaden	Nassauische	
121	C R G	541	1	Korb	Griffel	—	64	121	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
122	C & S	582	1	„	Eisenwaaren	—	121	122	Ratibor	Oberschlesische	
123	C S	3124	1	Fass	unbekannt	—	124	123	Hanau	Frankfurt-Bebraer	
124	C S	5342	1	Blechflasche	in Leinen	—	72	124	„	„	[bez.
125	C W S L	1348/9	2	Kisten	unbekannt	—	300	125	Fulda	„	Leipzig-Mainkur

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
126	**D**	—	1	Collo	Flacheisen	—	104	126	Colmar	Reichsbahn	
127	D	1	1	Fass	leer	—	51	127	Stettin	Berlin-Stettiner	
128	D	185/188	4	—	Holzmodelle	—	18	128	Kaiserslautern	Pfälzische	
129	D	25660	1	Ballen	Federn	—	32	129	Giessen	Main-Weserbahn	
130	D	25649	1	„	„	—	73	130	„	„	
131	D C	860/3	4	„	Wolle	—	1105	131	Leipzig	Thüringische	
132	D C	1325	1	Kistchen	unbekannt	—	11	132	Reutlingen	Württembergische	
133	D G Z	1537	1	Fass	Sprit	—	336	133	Guntershausen	Main-Weser-Bahn	
134	D J	—	3	Paar	Holzschuhe	—	—	134	Lennep	Bergisch-Märkische	Salzberg
135	D L	600/631	2	Fässer	—	—	104	135	Berlin	Berlin-Stettiner	
136	D L B	74	1	Pack	Stockfische	—	70	136	Warburg	Bergisch-Märkische	
137	D O	7	1	Kiste	leer	—	20	137	Oppeln	Oberschlesische	
138	D V & C	48	1	„	unbekannt	—	365	138	Luxemburg	Reichsbahn	
139	**E**	—	1	Stein	—	—	220	139	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
140	E	1117½	1	Ballen	Leinen	—	50	140	Holzwickede	„	
141	E	4201	1	Pack	Säcke	—	109	141	Stettin	Berlin-Stettiner	
142	E	6407	1	Kiste	—	—	67	142	Stettin	„	
143	E B	639	1	Fass	leer	—	21	143	Sachsenhausen	Frankfurt-Bebraer	
144	E B	5023	1	Kiste	unbekannt	—	100	144	Forbach	Reichsbahn	
145	E D	1809	1	Fass	leer	—	52	145	Weissenfels	Thüringische	
146	E D S	735	1	Bürde	Stahl	—	60	146	Warburg	Bergisch-Märkische	
147	E G oder D	6427 6334	1	Kiste	Wanduhr	—	65	147	Jablonowo	Preuss. Ostbahn	
148	E J T	1189	1	„	—	—	20	148	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	bekl. Witten-M. Gladbach.
149	K	1/10	10	Fässer	leer	—	660	149	Poln. Lissa	Oberschlesische	
150	E K	10	12	Pack	6 ovalrunde Tische	—	291	150	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
151	E K S	6092	1	Kiste	leer	—	34	151	Eisenach	Thüringische	
152	E K & S	7107	1	„	unbekannt	—	114	152	Bischweiler	Reichsbahn	
153	E M	4064—4083	20	Kisten	Zündhölzer	—	500	153	Ulm	Württembergische	
154	E M & Co.	352	1	Kiste	unbekannt	—	123	154	Hanau	Frankfurt-Bebraer	
155	E O	838	1	„	„	—	17	155	Aschaffenburg	Hess. Ludwigsb.	bez. Kronach.
156	S E	376	1	„	Effecten	—	65	156	Regensburg	Bayer Ostbahnen	
157	E W	40	1	Korb	Tabak	—	33	157	Deutz	Köln-Mindener	
158	**F**	—	1	—	Ofenfuss	—	1¾	158	Meiningen	Werra-Bahn	
159	F	25598	1	Ballen	Federn	—	126	159	Giessen	Main-Weser-Bahn	
160	F B	100	1	Sack	Wurzeln	—	100	160	Frankfurt (Ostbahnhof)	Hess. Ludwigsb.	
161	F B	304	1	Kiste	—	—	150	161	Stettin (Eilgut-Exp.)	Berlin-Stettiner	
162	F B	403	1	„	Blechwaaren	—	123	162	Berlin	Niederschles.-Märk.	
163	F B	983	1	Ballen	Leinen	—	195	163	Roisdorf	Rheinische	
164	F B	4323	1	Korb	Tabak	—	63	164	Eupen	„	
165	F & C Barop	114	1	Ballen	gef. Seile	—	114	165	Barop	Bergisch-Märkische	
166	F C	2451	1	Kiste	—	—	120	166	Warburg	„	
167	F D	—	1	Pack	Säcke	—	22	167	Buckau	Magdeb.-Halberst.	bez. Hagen-Vohwinkel.
168	F D	3585	1	Kiste	—	—	57	168	Hagen	Bergisch-Märkische	
169	F E	6	1	„	unbekannt	—	45	169	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
170	F F	42	1	„	Seife	—	150	170	Anclam	Berlin-Stettiner	
171	F F	2021	1	„	Porzellan	—	112	171	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
172	F F	10748	1	Ballen	Papier	—	80	172	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
173	F F B	188	1	—	Drahtwiege	—	16	173	Bochum	Bergisch-Märkische	
174	F G P	1439	1	Kiste	Phosphor	—	—	174	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
175	F H	993	1	Korb	Fische	—	104	175	Deutz	Köln-Mindener	
176	F H	7059	1	„	—	—	25	176	Essen	Bergisch-Märkische	
177	F H	7143	1	Fass	Wein	—	106	177	Wanne	Köln-Mindener	
178	F H	8113	1	Kiste	Kurzwaaren	—	43	178	Geseke	Westfälische	
179	F L	1016	1	Pack	Strohwaaren	—	38	179	Gotha	Thüringische	
180	F M	2014 33	1	Fass	gefüllt	—	—	180	Essen	Rheinische	
181	F M P	104	1	Kiste	—	—	—	181	„	Bergisch-Märkische	bez. Paderborn-Bochum
182	F M S	3955	1	Ballen	unbekannt	—	203	182	Eisenach	Thüringische	
183	F P	175	1	Kistchen	„	—	31	183	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
184	F R	7255	1	Kiste	Kurzwaaren	—	335	184	Osnabrück	Köln-Mindener	
185	F S C	240	1	„	—	—	293	185	Berlin	Berlin-Stettiner	
186	F T	82	1	Fass	Wein	—	45	186	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
187	F T E	3154	1	Kiste	gefüllt	—	310	187	Cöln, Gereon	Rheinische	
188	F W	—	1	Bürde	Eisen	—	103	188	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
189	F W	123	1	Korb	unbekannt	—	22	189	Leipzig	Thüringische	
190	F W C	1103	1	„	Wein	—	82	190	Berlin	Niederschles.-Märk.	
191	F W C	1104	1	Fass	„	—	189	191	„	„	
192	F Z & C	4026	1	Kiste	Zwirn	—	146	192	Giessen	Köln-Mindener	
193	**G**	1	1	Kistchen	—	—	6	193	Soest	Bergisch-Märkische	
194	G	6	1	—	brauner Puppenwagen	—	—	194	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
195	G	38	1	Collo	Ofentheil	—	9	195	Cassel	Bergisch-Märkische	
196	G	202 116	2	Ballen	Nüsse	—	250	196	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
197	G	508	1	„	Wollwaaren	—	70	197	Holzwickede	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
198	G A	1	1	Schliesskorb	leer	—	41	198	Harburg	Köln-Mindener	
199	G A	5129	1	Kiste	Kleider	—	18	199	Deutz	„	
200	G A	19271	1	„	Käse	—	200	200	Rheine	Westfälische	Zollverschluss
201	G A K	961	1	Korb	unbekannt	—	110	201	Leipzig	Thüringische	
202	G B	267	1	Kiste	—	—	44	202	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
203	G B	3967	1	„	unbekannt	—	156	203	Leipzig	Thüringische	
204	G B	8970	1	Fass	Wein	—	178	204	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
205	G C	—	14	Stück	Eisenplatten	—	636	205	Lüttringhausen	„	
206	G C	2838	1	Fass	Farbe	—	—	206	Aachen T.	„	
207	G C B	1144 1922	2	Leinen	—	—	—	207	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
208	G D	2984/88	5	Säcke	Saamen (?)	—	512	208	Unterwelt	Magdeb.-Halberst.	
209	G E	5609	1	Kiste	—	—	62	209	Dresden	Leipzig-Dresdener	
210	G E	1024	1	„	—	—	—	210	Aachen T.	Bergisch Märkische	bez. Iserlohn-Namur
211	G G	3173	1	Fass	Wagenschmiere	—	70	211	Münster	Köln-Mindener	
212	G H	2182	1	Kiste	Cigarren	—	90	212	Essen	Bergisch-Märkische	
213	G H	4592 4590	1 1	Kiste „	— —	— —	4 7	213	Stettin	Berlin-Stettiner	
214	G H	6154 6155 6156	3	Kisten	—	—	1285	214	Seehausen	„	
215	G H	6278	1	Kiste	unbekannt	—	146	215	Giessen	Main-Weser-Bahn	
216	G K	10	1	Pack	6 Körbe leer	—	25	216	Wetzlar	Köln-Mindener	
217	G K	12	1	Fass	Vitriol	—	250	217	München	Bayer. Ostbahnen	
218	G K	770	1	„	—	—	80	218	Essen	Bergisch-Märkische	
219	G K	1800	1	Korb	Eisenwaaren	—	76	219	Oberlahnstein	Nassauische	
220	G M	4086	1	Kiste	unbekannt	—	82	220	Frankenthal	Pfälzische	
221	G M W	10 4384	1	Sack	Hornabfälle	—	143	221	Mainz	Hess. Ludwigsb.	Cöln-Meinigen bez.
222	G N	7139	1	Kiste	Seife	—	385	222	Bruchsal	Württembergische	
223	G S	730	1	„	unbekannt	—	53	223	Ravensburg	„	
224	G S	1153	1	Korb	Eisenwaaren	—	27	224	Münster	Westfälische	bez. Hagen-Münster
225	G S	1469	1	Ballen	Bettfedern	—	56	225	Noveant	Reichsbahn	
226	G S	2944	1	Fass	leer	—	52	226	Berlin	Berlin-Stettiner	
227	G S	5118	1	Tonne	Thran	—	265	227	Ravensburg	Württembergische	
228	G S H	215	1	Ballen	blaue Hosen	—	15	228	Rheda	Köln-Mindener	
229	G S N	5876	1	Kiste	—	—	23	229	Berlin	Berlin-Stettiner	
230	G T	4	1	Sack	Kleider	—	88	230	Hagen Eilg.	Bergisch-Märkische	beschr. Elberfeld-Hagen]
231	G T	2438	1	Rohrstuhl	—	—	—	231	Dietendorf	Thüringische	
232	G T	4614	1	Korb	Eisenwaaren	—	53	232	Essen	Bergisch-Märkische	
233	G T	9507	1	Ballen	—	—	—	233	Dresden	Leipzig-Dresdener	
234	**H**	—	1	Sack	Kartoffeln	—	146	234	Danzig	Berlin-Stettiner	
235	H	1/2	2	Pack	Säcke	—	63	235	Seehausen	„	
236	H	2	1	Korb	leer	—	17	236	Flieden	Frankfurt-Bebraer	
237	H	—	5	Colli	Eisentheile	—	60	237	Oberhagen	Bergisch-Märkische	
238	H	9/11	3	Kisten	leer	—	201	238	Mainz	Hess. Ludwigsb.	Dresden bez.
239	H	26	1	Ballen	Stuhlrohr	—	234	239	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
240	H	89	1	Fass	gefüllt	—	85	240	Neuss	Rheinische	
241	H	100	1	Käfig	—	—	86	241	Stettin	Berlin-Stettiner	
242	H	268	1	Rolle	Leder	—	70	242	Dortmund	Bergisch-Märkische	
243	H	297	1	Korb	leer	—	3	243	Berlin	Magdeb.-Halberst.	Bekl. Magdeburg-Bernburg]
244	H	737	1	Fass	leer	—	80	244	Neustadt	Pfälzische	
245	H	1117	1	Kiste	—	—	125	245	Eilg.-Exp. Stettin	Berlin-Stettiner	Bekl. Peine-Stralsund]
246	H A	—	1	Collo	Guss	—	11	246	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
247	H B H B	279 2996	1	Kiste	Bücher und Bilder	—	228	247	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
248	H B	7607	1	„	unbekannt	—	759	248	Giessen	Main-Weser-Bahn	
249	H C	510	1	Korb	„	—	—	249	Ludwigshafen	Pfälzische	
250	H C	5379/80	2	Kisten	Glas	—	—	250	Mühlheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
251	H D	46	1	Fass	Petroleum	—	—	251	Witten	„	
252	H E	10	1	Pack	Betten	—	58	252	Schwelm	„	
253	H E	10	1	Sack	Kleider u. Hülsenfrüchte		106	253	Cassel	Main-Weser-Bahn	
254	H E	5161	1	Korb	Erbsen	—	22	254	Essen	Bergisch-Märkische	
255	H F	—	16	Blöcke	Ebenholz	—	498	255	Regensburg	Bayer. Ostbahn	
256	H F G	8 III	1	Kiste	alte Kleider	—	52	256	Wetter	Bergisch-Märkische	
257	HH	2177	1	Ballen	—	—	74	257	Berlin	Magdeb.-Halberst.	bekl. Dülmen-Osnabrück]
258	HH S	3278	1	„	Säcke	—	—	258	Barmen	Bergisch-Märkische	bez. Emsdetten Barmen]
259	H J	1	1	„	„	—	31	259	Deutz	Köln-Mindener	
260	H J	7271	1	Fass	leer	—	9	260	Minden	„	
261	H J S	3989	1	Kiste	—	—	264	261	Pasewalk	Berlin-Stettiner	
262	H & K	—	1	Tonne	Heringe	—	325	262	Breslau	Oberschlesische	
263	H K	536	1	Kiste	—	—	30	263	Pasewalk	Berlin-Stettiner	
264	H K	19416	1	Kiste	Zuckerwaaren	—	68	264	Deutz	Köln-Mindener	
265	H L E	1742	1	„	—	—	52	265	Dresden.	Leipzig-Dresdener	
266	H P Glas	1512	1	„	Magen-Elexir	—	50	266	Hof	Sächs. Staatsbahn	
267	H R	239	1	„	leer	—	22	267	Frankfurt	Nassauische	
268	HR	7183	1	Fass	grobe Gusswaare	—	300	268	Mainz	Hess. Ludwigsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
269	H S	IV	1	Kiste	Holzwaaren	—	26	269	Breslau	Niederschles.-Märk.	
270	H S	105	1	Tönnchen	—	—	42	270	Warburg	Bergisch-Märkische	
271	H S	414	1	Kiste	unbekannt	—	124	271	Wächtersbach	Frankfurt-Bebraer	Nordhausen bez.
272	H S	501	1	Ballot	unbekannt	—	16	272	Hanau	„	
273	H & S	865	1	Pack	Strohdecken	—	14	273	Halle	Halle-Sorau-Guben	
274	H S	4658	1	Kiste	Kurzwaaren	—	220	274	Basel	Reichsbahn	
275	H T	2357/8	2	Kisten	Gewürze	—	33	275	Erfurt	Thüringische	
276	H W	4	1	Korb	Schellfische	—	129	276	Dortmund	Köln-Mindener	
277	H Z K	19	1	Kistchen	leer	—	10	277	München	Bayer. Ostbahn	
278	J	3	1	Bündel	leere Säcke	—	32	278	Mainz	Hess. Ludwigsb.	Adr.: A. Duval à Brüssel bez.
279	J	9	1	Stange	Rundeisen	—	112	279	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	
280	J B	188	1	Ballen	unbekannt	—	158	280	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
281	J B C ⋕ oder N ⋕	1722 2475	1	„	Bücher	—	161	281	Bialosliwe	Preuss. Ostbahn	
282	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	—	21	282	Passau	Bayer. Ostbahnen	
283	J D	761	1	Ballen	unbekannt	—	—	283	Ludwigshafen	Pfälzische	
284	J E	363	1	„	Hanf	—	73	284	Stolberg	Rheinische	
285	J E D	3438	1	Kiste	—	—	38	285	Niederfinow	Berlin-Stettiner	
286	J F	9	1	„	leer	—	36	286	Altenburg	Sächs. Staatsbahn	
287	J F	5350	1	„	unbekannt	—	406	287	Leipzig	Thüringische	
288	J G	83	1	„	Feuerzeug	—	136	288	Wiesbaden	Nassauische	
289	J G B	909	1	„	Kratzen	—	—	289	Aachen M.	Bergisch-Märkische	beschr. Ludwigsburg
290	J H	20	1	schw. Lederkoffer	—	—	35	290	Sachsenhausen	Frankfurt-Bebraer	
291	J H	600	1	Kiste	unbekannt	—	—	291	Basel	Reichsbahn	
292	J H	2810	1	„	Fensterglas	—	5	292	Solingen	Bergisch-Märkische	bez. Stolberg-Solingen.
293	J J	314	1	Fass	—	—	—	293	Viersen	„	bez. Langendreer.
294	J J E	—	1	Ballen	Strohgeflechte	—	33	294	Basel	Reichsbahn	
295	J K	—	1	Sack	Werg	—	22	295	München	Bayer. Ostbahnen	
296	J L	5942	1	Fass	unbekannt	—	68	296	Oppeln	Oberschlesische	
297	J M	14	1	Kiste	—	—	103	297	Essen	Bergisch-Märkische	
298	J M	1873	1	„	Pianino	—	—	298	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
299	J N	—	1	Sack	Holzwaaren	—	38	299	Essen	Bergisch-Märkische	
300	J P H	1	1	Kiste	Emballage	—	170	300	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
301	J S E.Ball. Wittorp. Solingen.	5	1	„	—	—	—	301	Vohwinkel	Bergisch-Märkische	bez. Solingen.
302	J S	1275	1	„	Zündhölzer	—	145	302	Mülheim	Köln-Mindener	
303	J S	3732	1	Korb	Nägel	—	90	303	Godesberg	Rheinische	
304	J S	7042	1	Fass	gefüllt	—	80	304	Düren	„	
305	J S	9904 13 15/17	14	Pack	Papier	—	—	305	Leipzig	Thüringische	
306	I T	20	1	Fass	leer	—	75	306	Ratibor	Oberschlesische	
307	J T	14077	1	Kiste	Zuckerwaaren	—	38	307	Neuwied R.	Rheinische	
308	J W	—	1	Sack	Erbsen	—	152	308	Deutz	Bergisch-Märkische	
309	K	—	1	—	Gusstheil	—	24	309	Wetzlar	Köln-Mindener	
310	K	2	1	Tonne	Butter	—	31	310	Berlin	Berlin-Stettiner	
311	K	4	1	Ballen	Säcke	—	34	311	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
312	K	21	1	Kiste	leer	—	18	312	Frankfurt (Ostbahn)	„	Magdeburg-Mannheim bez.
313	K	46	2	Colli	Bettstelle	—	70	313	Bochum	Bergisch-Märkische	
314	K	336/9	4	Ballen	leb. Pflanzen	—	238	314	Holzminden	Westfälische	
315	K	666	1	Kiste	Handwerkzeug	—	92	315	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
316	K	820	1	Sack	Kälberhaare	—	29	316	Auerbach	Sächs. Staatsbahn	
317	K	1746 1747	1 1	Kiste Korb	Eisensenwaare	—	117 22	317	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
318	K	6175	1	Fass	gefüllt	—	365	318	Cöln, Gereon	Rheinische	
319	K & C	10	1	Kiste	leere Flaschen	—	52	319	Cassel	Main-Weser-Bahn	
320	K D	25	1	Ballen	gefüllt	—	60	320	Cöln, Gereon	Rheinische	
321	K F	9205	1	Korb	Eisenwaaren	—	198	321	Schwelm	Bergisch-Märkische	bez. Dortmund-Lemförde.
322	K K	276	1	Fass	Corinthen	—	252	322	Elberfeld	„	
323	K L	17179	1	Beutel	—	—	15	323	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	
324	K M	153	1	Fass	—	—	86	324	Anclam	Berlin-Stettiner	
325	K O	8	1	Kiste	Modelle	—	115	325	Frankfurt	Nassauische	
326	K O	1264 1278 453	3	Ballen	Hopfen	—	240 260 257	326	Cöln, Gereon	Rheinische	
327	K P	22340	1	Fass	Wein	—	—	327	Barmen	Bergisch-Märkische	
328	K S	435	1	Ballen	Speck	—	187	328	Elberfeld	„	
329	K S	1533 1534 1538 1539 1549 1550	6	Kisten	—	—	1570	329	Berlin	Berlin-Stettiner	
330	K T	3532	1	Korb	Eisenwaare	—	49	330	Leer	Westfälische	
331	L	—	4	Colli	Ofenfüsse	—	10	331	Erbach	Hess. Ludwigsb.	
332	L	—	12	Körbe	Datteln	—	130	332	Warburg	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
333	L	70 80 I & III 81	4	Säcke	Holzstücke	—	610	333	Erfurt	Thüringische	
334	L	111	1	Kiste	—	—	22	334	Mülheim a. d. R	Bergisch-Märkische	bekl. Wesel
335	L	1384	1	„	leer	—	64	335	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
336	L	3975	1	Fass	Mennig	—	1770	336	Stolberg	Rheinische	
337	L B	82 85	2	Colli	Ofentheile	—	11	337	Pristewitz	Leipzig-Dresdner E.	
338	L B	62471	1	Kiste	leer	—	50	338	Fulda	Frankfurt-Bebraer	bezettelt: Stuttgart-Hanau.
339	L C	—	24	Colli	eiserne Achslager	—	70	339	Gera	Thüringische	
340	L D E B C Nossen	3	1	Plan		—	—	340	Stettin	Berlin-Stettiner	
341	L D C	8590	1	Ballen	Tuch	—	30	341	Deutz	Köln-Mindener	
342	L F	1239	1	Kiste	2 leere Krüge	—	41	342	Mainz	Hess. Ludwigs-Bahn	
343	L F	1898	1	„	gefüllt	—	80	343	Cöln, Gereon	Rheinische	
344	L H	1	1	—	Bohrmaschine	—	—	344	Leipzig	Thüringische	
345	L H	2	1	Fass	Petroleum	—	313	345	Eisenach	„	
346	L K	2	1	Collo in Leinewand	Manufacturwaaren	—	49	346	Kempen	Breslau-Warschau (Preuss. Abth.)	
347	L L	1784/86	3	Kisten	Porcellan	—	—	347	Warburg	Westfälische	
348	L M S G B	—	1	Butterfass	leer	—	10	348	Emden	„	
349	L P	2022	1	Sack	Binsen	—	50	349	Bebra	Bergisch-Märkische	
350	L R	91	1	Ballen	lebende Bäume	—	118	350	Stralsund	Berlin-Stettiner	
351	L S	6044	1	„	Bücher	—	—	351	Mechernich	Rheinische	
352	L S M	243/4	2	Fass	Petroleum	—	—	352	Neustadt	Magdeb.-Halberst.	
353	L W	1/4	3 1	Kisten Würfer	Granaten	—	1344	353	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
354	**M**	—	1	—	Eisenrohr	—	22	354	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
355	M	—	4	Kübel	Pech	—	113	355	Kaiserslautern	Pfälzische	
356	M	2	1	—	Ofenkranz	—	4	356	Giessen	Main-Weser-Bahn	
357	M	12	1	Pack	Carotten	—	29	357	Nürnberg	Bayer Ostbahnen	
358	M	20	1	Ballen	gefüllt	—	23	358	Neuss	Rheinische	
359	M	106/7	2	Fass	Butter	—	118	359	Ohligswald	Bergisch-Märkische	beschr. Zurstrasse.
360	M	195	1	Kiste	Liqueur	—	—	360	Düren	Rheinische	
361	M	221 222	1 1	Sack „	Pflaumen Nüsse	— —	? 62	361	Hörde	Bergisch-Märkische	
362	M	431	2	Ballen	weisswollene Decken	—	17	362	Mültitz	Leipzig-Dresdner	
363	M A	1003	1/4	Ohm	Wein	—	97	363	Wanne	Rheinische	
364	M B Braunsberg	—	1	Collo	Fournire	—	33	364	Berlin	Berlin-Stettiner	
365	M B C	2810	1	Ballen	—	—	104	365	Danzig	„	
366	M & C	865	1	Pack	Eisenwaaren	—	16	366	Cöthen	Magdeb.-Halberst.	
367	M & C	1194	1	Kiste	Bandwaare	—	78	367	Schwarzenberg	Sächs. Staatsbahn	
368	M	2926	1	„	gefüllt	—	10	368	Düren	Rheinische	
369	M C	14270	1	„	—	—	—	369	Börssum	Braunschweigische	
370	M D J	851	1	„	unbekannt	—	181	370	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
371	M	1945 232	1	Fass	Wein	—	174	371	Ruhrort H.	Köln-Mindener	
372	M E R T O M S	70	1	Ballen	Rohtabak	—	189	372	Minden	„	
373	M H	—	4	—	Rungen	—	—	373	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
374	M H	46	1	Ballen	Leinen	—	55	374	Dortmund	Köln-Mindener	
375	M H	593	1	Kiste	Käse	—	91	375	Maximiliansau	Pfälzische	
376	M H	1620	1	„	unbekannt	—	364	376	Hanau	Frankfurt-Bebraer	
377	M H	1874	1	—	Wagen	—	—	377	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
378	M H E	19	1	—	Kette	—	—	378	Halberstadt	„	
379	M J	170	1	Korb	eis. Muttern	—	215	379	Crefeld	Bergisch-Märkische	
380	M K	14	1	Kiste	Kleider	—	165	380	Wetter	„	
381	MK	85	1	Ballen	Bäume	—	400	381	Wiesbaden	Nassauische	
382	M K jun.	790	1	Kiste	—	—	—	382	Dresden	Leipzig-Dresdner	
383	M L	152	1	Ballen	Hopfen	—	112	383	Sonneberg	Werrabahn	
384	M M	2261	1	Kiste	leer	—	42	384	Altenessen	Köln-Mindener	
385	M S	34	1	Ballot	Stahl	—	100	385	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
386	M T	3 5 6	3	Fass	leer	—	203	386	Deutz	Köln-Mindener	
387	**N**	12	1	„	—	—	80	387	Essen	Bergisch-Märkische	
388	N B	1265	1	Kiste	unbekannt	—	215	388	Leipzig	Thüringische	
389	N C	—	1	„	gefüllt	—	41	389	Köln C. W.	Rheinische	
390	N G	4914	1	„		—	416	390	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	am 26/12. aus Wagen 649 H. A.
391	N H V oder A S	869	1	Fass	— —	—	—	391	Dresden	Leipzig-Dresdner	
392	N K	1477	1	Bürde	Stahlstangen	—	50	392	Bremen	Köln-Mindener	
393	N K L	157	2	—	Seidenwände z. Kleiderschrank (z. 1 Bettstelle)		—	393	Hörde	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
394	N Q	5273	1	Pack	Papier	—	55	394	Recklinghausen	Köln-Mindener	
395	N T	5051	1	Sack	Gries	—	102	395	Holzminden	Braunschweigische	
396	**O**	11/12	2	Körbe	Eisenwaaren	—	212	396	München	Bayer. Ostbahnen	
397	O D C	—	1	Pack	Holzschuhe	—	38	397	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
398	O G	810	1	Fass	Petroleum	—	326	398	Ducherow	Berlin-Stettiner	
499	O J	294	1	Sack	—	—	102	399	Dresden	Leipzig-Dresdener	
400	O M	546/47	2	Stangen	Stahl	—	—	400	„	„	
401	**P**	—	4	Platten	Eisen	—	27	401	Barmen	Bergisch-Märkische	
402	P	2	1	Collo	Bretter	—	58	402	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
403	P	7	1	Korb	gefüllt	—	28	403	Düren	Rheinische	
404	P	4698	1	Ballen	„	—	30	404	Neuss	„	
405	P	4	1	Sack	Bürstenhölzer	—	215	405	Ulm	Württembergische	
406	P B	3	1	Fass	Petroleum	—	347	406	Wanne	Köln-Mindener	
407	P C	3546	1	Kiste	—	—	10	407	Berlin	Berlin-Stettiner	
408	P K	5	1	„	—	—	44	408	Oberhausen	Köln-Mindener	Plombe des Haupt-
409	P O	6355	1	Fass	Bier (1/3 Ohm)	—	152	409	Altena	Bergisch-Märkische	Steueramts Cöln]
410	P P	972	1	„	leer	—	63	410	Mülhausen	Reichsbahn	
411	P P	2990	1	Rolle	Leder	—	153	411	Unna	Bergisch-Märkische	
412	P R	—	1	—	Wagenfeder	—	—	412	Dresden	Leipzig-Dresdner	
413	P S	3 4 4	3	Sack	Talg	—	205	413	Berlin	Berlin-Stettiner	
414	**R**	—	1	Fass	Holzkeile	—	255	414	Ratibor	Oberschlesische	
415	R	—	2	Stück	Zink	—	70	415	Mühlhausen	Thüringische	
416	R	1	1	Kiste	leer	—	116	416	München	Bayer. Ostbahnen	
417	R	2/4	2	Sack	leere Säcke	—	82	417	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
418	R	3	1	—	trockene Rindshaut	—	15	418	Lauban	Niederschles.-Märk.	
419	R	15	1	Pack	Pfeffer	—	24	419	Bochum	Bergisch-Märkische	
420	R	17	1	Fass	—	—	—	320	Dresden	Leipzig-Dresdner	
421	R	1494	1	„	Oel	—	370	421	Ludwigshafen	Pfälzische	
422	R B	2012	1	„	leer	—	66	422	Carlsruhe	Badische	
423	R C	1	1	„	„	—	30	423	Hersbruck	Bayer. Ostbahnen	
424	R & C	1267	1	Kiste	Briefcouverts	—	90	424	Lichtenfels	Werrabahn	
425	R F H	2847 3460 3491 3500	4	Kisten	Säuren	—	614	425	Gerstungen	Bergisch-Märkische	
426	R H	2858	1	Kiste	—	—	71	426	Steele	„	bekl. Lübeck
427	R K	1	1	—	Maschinentheil	—	64	427	Belgard	Berlin-Stettiner	
428	R K	612	1	Kiste	unbekannt	—	92	428	Basel	Reichsbahn	
429	R M	—	1	Pack	Kiepen	—	18	429	Stettin	Berlin-Stettiner	
430	R R	871	1	Kiste	Cichorien	—	130	430	Diedenhofen	Reichsbahn	
431	R R S	—	2	Tonnen	Heringe	—	610	431	Korschen	Ostpreuss. Südbahn	
432	R U	125	1	Lade	leer	—	49	432	Dresden	Leipzig-Dresdner	Ziegeleibesitzer Kickelhain
433	R U	130	1	Fass	Wein	—	528	433	Langenberg	Bergisch-Märkische	
434	R W	6	1	—	leerer Blumenkorb	—	10	434	Seehausen	Berlin-Stettiner	
435	**S**	—	1	—	gusseisernes Bügeleisen		4	435	Strassburg Depot	Reichsbahn	
436	S	—	1	Pack	Emballage	—	76	436	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
437	S	—	1	—	Schleifstein	—	43	437	Berlin	Niederschles.-Märk.	
438	S	—	1/4	Tonne	Häringe	—	—	438	Metz	Reichsbahn	
439	S	—	18 2	— —	Töpfe Bratpfannen	—	212	439	Unterwelt	Magdeb. Halberst.	
440	S	1	4	Colli	Ofentheile	—	80	440	Siegen	Köln-Mindener	
441	S	1	1	Fass	gefüllt	—	390	441	Cöln, Gereon	Rheinische	
442	S	1	1	Kiste	—	—	275	442	Ruhrort	Bergisch-Märkische	
443	S	1/4	4	—	eiserne Röhren	—	93	443	Giessen	Köln-Mindener	
444	S	3	2	Pack	Kaminschieber	—	31	444	Deutz	Köln-Mindener	
445	S	5	1	„	Gummiwaaren	—	11	445	Giessen	„	
446	S	10	1	Kiste	—	—	204	446	Soest	Westfälische	
447	S	13	1	„	leer	—	31	447	Münster	Köln-Mindener	
448	S	14	1	Sack	Kartoffeln	—	14 (74)	448	Bochum	Bergisch-Märkische	
449	S	564	1	Korb	Eisenwaaren	—	80	449	Wanne	Köln-Mindener	
450	S	851	1	Fass	gefüllt.	—	240	450	Cöln, Gereon	Rheinische	
451	S	878	1	Ballot	Wollwaaren	—	30	451	Appenweier	Badische	
452	S	1726	1	Kiste	leer	—	30	452	Carlsruhe	„	
453	S	2632	1	Sack	Mehl	—	123	453	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
454	S	2963	1	„	Hornspitzen	—	—	454	Dresden	Leipzig-Dresdener	
455	S	6822	1	Kiste	—	—	125	455	Essen	Bergisch-Märkische	
456	S B	—	1	—	Puffer	—	52	456	München	Bayer. Ostbahnen	
457	S B	1346	1	Kiste	—	—	88	457	Jülich	Bergisch-Märkische	
458	S B	7810	1	Fass	Branntwein	—	184	458	Bochum	„	
459	S B C	3	1	Kiste	Maschinentheile	—	63	459	Crefeld	Bergisch-Märkische	bekl. Ruhrort Mainz
460	S B H	247	1	Fass	leer	—	65	460	Emden	Westfälische	
461	S & C	—	1	Kiste	—	—	130	461	Wittenberge	Magdeb.-Halberst.	
462	S & C	2287	1	„	leer	—	14	462	Carlsruhe	Badische	
463	S G	155	1	Sack	Kälberhaare	—	23	463	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
464	S G	1807	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	137	464	Hamm	Bergisch-Märkische	
465	S G	4028	1	Kiste	unbekannt	—	223	465	München	Bayer. Ostbahnen	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
466	S B G	648	1	Kiste	—	—	466	Dresden	Leipzig-Dresdener	
467	S H	19	1	„	—	260	467	„	„	
468	S H	622	1	Fass	Schnupftabak	65	468	Strassburg	Reichsbahn	
469	S H	15443	1	Kiste	unbekannt	154	469	Mainz	Hess. Ludwigs-Bahn	
470	S J S	1013	1	„	leere Flaschen	49	470	Ratibor	Oberschlesische	
471	S K	5151	1	„	unbekannt	38	471	Lübeck, Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	am 23/12. aus Wagen 1593 B. H.
472	S L	952	1	Fass	Sauerkohl	—	472	Dresden	Leipzig-Dresdener	
473	S P	254	1	Ballen	—	59	473	Colberg	Berlin-Stettiner	bekl. Frankfurt a/O-Coeslin.
474	S & P	7582	1	Kiste	Schellack	41	474	Auerbach	Sächs. Staatsbahn	
475	S R	355	1	Ballen	Tuch	31	475	Basel	Reichsbahn	
476	S & R	8367	1	Kiste	leere Cigarrenkisten	72	476	Ratibor	Oberschlesische	
477	S S	95	1	Fass	leer	55	477	Giessen	Main-Weserb.	
478	S & S Anweiler	759	1	Ballot	unbekannt	40	478	Constanz	Badische	
479	S & S	1947	1	Ballen	halbwollene Waaren	17	479	Wanne	Köln-Mindener	
480	S S	8524	1	Kiste	gefüllt	117	480	Bingerbrück	Rheinische	
481	S & S L	6193	1	Ballen	—	280	481	Dresden	Leipzig-Dresdener	
482	S T	51/2	2	Colli	Messingblech u. Draht	105	482	Barmen	Bergisch-Märkische	
483	S & T	89	1	Bürde	Stahl	56	483	Cöthen	Magdeb.-Halberst.	
484	S T	3244	1	Fass	leer	144	484	Belfort	Reichsbahn	
485	Str.	—	3	„	Spiritus	1620	485	Berlin	Berlin-Stettiner	
486	S W	—	1	—	Ofentheil	14	486	Grimmenthal	Werrabahn	
487	S W	4	1	Korb	Hefe	50	487	Deutz	Köln-Mindener	
488	S W	1034	1	Ballen	Garn	—	488	Strassburg	Reichsbahn	
489	S W	2812	1	Ballot	Leinegarn	45	489	Basel	Badische	
490	**T**	—	2	—	Bestandtheile zu einer Windmühle	36	490	Carlsruhe	„	
491	T	7	7	Sack	Flachs	1133	491	Wernigerode	Magdeb.-Halberst.	
492	T	663	1	—	Stübig	54	492	Carlsruhe	Badische	
493	Ē H	545	1	Fass	Reisstärke	157	493	Ratibor	Oberschlesische	
494	T F	217/9	3	Kisten	—	—	494	Ruhrort	Bergisch-Märkische	
495	T / K	—	1	Tonne	Heringe	232	495	Königsberg (Rangirbahn)	Ostpreuss. Südbahn	
496	T K	4	1	Kiste	—	45	496	Warburg	Bergisch-Märkische	
497	T L	197	1	„	Zündhölzer	—	497	Aachen T.	„	
598	T L	526	1	„	—	86	598	Briesen	Preuss. Ostbahn	
599	T S	—	1	Koffer	—	42	599	Dresden	Leipzig-Dresdener	
500	T S	222	1	Rolle	Morse-Papier	19	500	Danzig	Berlin-Stettiner	
501	T S	311	1	Korb	Hohlglas	358	501	Buhrort H.	Köln-Mindener	
502	T S	526	1	Fass	—	164	502	Aachen T.	Bergisch-Märkische	bekl. Ruhrort-Hafen
503	T S	21982/83	2	Kisten	—	—	503	Dresden	Leipzig-Dresdener	
504	T W	608	1	Kiste	Eisenwaaren	106	504	Breslau	Niederschl.-Märk.	ab Chemnitz.
505	**U**	4	1	Sack	Betten	20	505	Neukirchen	Bayer. Ostbahnen	
506	U	62	1	Fass	Petroleum	280	506	Trier	Saarbrücker	
507	U	131	1	„	unbekannt	—	507	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
508	U & C	4363	1	Kiste	leer	76	508	Carlsruhe	Badische	
509	**V**	5	1	Sack	Knochen	—	509	Mannheim	„	
510	V	55	1	Korb	Fische	115	510	Deutz	Köln-Mindener	
511	V G	7	1	Kiste	—	49	511	Stettin	Berlin-Stettiner	
512	V HP	6315	1	Pack	—	32	512	Rothfliess	Preuss. Ostbahn	
513	V L	8	1	Fässchen	leer	12	513	Hauptdepot	Badische	
514	V M	—	1	Kiste	unbekannt	435	514	Basel	Reichsbahn	
515	**W**	—	1	„	leer	43	515	Ratibor	Oberschlesische	
516	W	—	3	—	Gusstheile	44	516	Wetzlar	Köln-Mindener	
517	W	1	1	Kiste	Kleider	67	517	Wolgast	Berlin-Stettiner	
518	W	1	1	Koffer	—	75	518	Berlin	„	
519	W	1/3	3	Ballen	Seegras	354	519	Wittenberge	Magdeb.-Halberst.	
520	W	1/3	3	Bund	Seegrasgeflecht	106	520	Hauptdepot	Badische	
521	W	9	1 1	— —	Ofenthür Abstreichsplatte	— —	521	Leipzig	Thüringische	
522	W	11	1	Fass	Branntwein	671	522	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
523	W	188	1	Fässchen	leer	60	523	Carlsruhe	Badische	
524	W	2844	1	Kiste	unbekannt	47	524	Hauptdepot	„	
525	W	31956	1	Kübel	leer	56	525	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
526	W A W	1563	2	Kisten	—	274	526	Cassel	Bergisch-Märkische	bekl Leipzig-Altena.
527	W C	—	5	—	Eisenröhren	180	527	Emmerich	Köln-Mindener	
528	W C	1	1	Fass	Oel	358	528	Unna	Bergisch-Märkische	
529	W C	223	1	Fässchen	leer	42	529	Carlsruhe	Badische	
530	W C	4030	1	Korb	Farbwaaren	61	530	Unna	Bergisch-Märkische	
531	W D	—	4	Stab	Flacheisen	310	531	Steele	„	
532	W D	46/7 46/53	8	Säcke	Saamen	974	532	Ludwigshafen	Pfälzische	
533	W G	440/1	2	Kisten	Eisentheile	775	233	Duisburg	Rheinische	
534	W G	3735/6	2	Fässer	Flüssigkeit	104	234	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
535	W H	561	1	Korb	Wollenwaaren	17	235	Wanne	Köln-Mindener	
536	W H	562	1	Kiste	„	28	236		„	
537	W J	158	1	Ballen	bw. Waaren	—	237	Oberhagen	Bergisch-Märkische	bez. Oberhagen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
538	W L	117	1	Kiste	—	—	226	538	Essen	Bergisch-Märkische	
539	W L	665	1	Fass	Petroleum	—	—	539	Homburg	Pfälzische	
540	W M	6300	1	Ballen	Holzessig	—	139	540	Pr. Eylau	Ostpreuss. Südbahn	
541	W P	3522	1	Kiste	unbekannt	—	40	541	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
542	W & S	375	1	—	Puppenwagen	—	—	542	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
543	W T	939	1	Pack	Sägen	—	10	543	Soest	Bergisch-Märkische	
544	W U	71	1	Decke	von Leinen	—	—	544	Hauptdepot	Badische	
545	W U	1869	1	„	von Leinen	—	—	545	„	„	
546	W V	88	1	—	unbrauchb. Kuppel	—	—	546	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
547	[illegible]	389	1	Fass	leer	—	75	447	Frankfurt Ostbahnh.	Hess. Ludwigsb.	
548	W Z	36	1	„	Kraut	—	237	548	Siegen	Köln-Mindener	
549	Z & C	2490	1	Harras	Glascylinder	—	52	549	Cassel	Main-Weserb.	
550	Z G	450	1	Korb	—	—	125	550	Essen	Bergisch-Märkische	
551	Z Th.	1090	1	Fass	—	—	—	551	Dresden	Leipzig-Dresden	
					B. Colli mit Adressen:						
552	unleserl. Adresse	—	1	Pack	Kleider	—	20	552	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
553	Anzen	—	1	Fass	leer	—	50	553	Strassburg	Reichsbahn	
554	Emil Aron	667	1	Pack	Säcke	—	—	554	Dresden	Leipzig-Dresdner	
555	Bass-Burton	86	1	Tonne	—	—	129	555	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	beklebt: Hamburg-Leipzig.
556	Bastian-Hertert Eich.	—	1	Bund	Säcke	—	168	556	Belfort	Reichsbahn	
557	Gebr. Beikart Rosenheim.	—	1	Kiste	Eisenwaaren	—	25	557	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
558	Blum in Colmar.	—	1	Pack	unbekannt	—	4	558	Colmar	Reichsbahn	
559	S. Blum	1873	10	„	leere Säcke	—	—	559	Passau	Bayer. Ostbahnen	
560	Bock	—	3	Ballen	Säcke	—	133	560	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
561	Bork	—	1	Blechkanne	leer	—	5	561	Borken	Main-Weser-Bahn	
562	Bründel	—	2	Säcke	Flachs	—	66	562	München	Bayer. Ostbahnen	
563	J. Burger	5963 4271	2	Fässer	leer	—	—	563	Strassburg	Reichsbahn	
564	Cabrial	—	2	„	„	—	—	564	„	„	
565	Draussen-Mühle.	—	1	Pack	Säcke	—	42	565	Prenzlau	Berlin-Stettiner	
566	Ernst Ehring Berlin.	—	1	Sack	Weizen	—	203	566	Fürstenwalde	Niederschles.-Märk.	
567	Engel Alzey Firma Kleinknecht.	—	1	„	Mehl	—	202	567	Monsheim	Hess. Ludwigsb.	
568	Eydtkuhnen	5	1	Plan	—	—	—	568	Marienburg	Preuss. Ostbahn	
569	Magnus Fischer	1/2	2	Packet	Säcke	—	132	569	Dresden	Leipzig-Dresdner	
570	Glück	—	1	Fass	leer	—	24	570	Löwen	Oberschlesische	
571	Goldschmidt Breslau.	—	2	Pack	Säcke	—	128	571	Korschen	Preuss. Ostbahn	
572	Goldschmidt Cassel.	—	1	Sack	Säcke	—	54	572	Brakel	Westfälische	
573	Götz & Neu	26	1	Fass	Wein	—	80	573	Kaiserslautern	Pfälzische	
574	Goullon & Co. Anvers.	—	2	Pack	leere Säcke	—	127	574	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
575	Halbestadt	12	1	—	Strang	—	—	575	Wernigerode	Magdeb.-Halberst.	beklebt: Berlin-Magdeburg
576	Hebecker	I	1	—	Ledertasche	—	—	576	Magdeburg	„	
577	Hemmensdinger	—	5	Bund	Säcke	—	292	577	Srassburg	Reichsbahn	
578	Herbesthal	3350	1	—	Leine	—	—	578	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
579	Hildebrand	—	1	Fass	leer	—	50	579	Strassburg	Reichsbahn	
580	Hingst & Faust	—	2	Pack	Säcke	—	—	580	Stettin	Berlin-Stettiner	
581	Huek & Naumann.	—	1	Fass	leer	—	48	581	Dülmen	Köln-Mindener	
582	F. Kolb	1625	1	Bierfässchen	„	—	Liter 19	582	Ulm	Württembergische	
583	Kollignon	—	1	Pack	leere Säcke	—	99	583	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
584	Alt-Klucken	1873	1	„	Säcke	—	18	584	Stargard	Berlin-Stettiner	
585	Dom: Kruge	—	7	Fässer	leer	—	152	585	Niederfinow	„	
586	Lehrer Kuhnert Schwedt a/O.	—	1	Kiste	—	—	137	586	Freienwalde a/O.	„	
587	E. W. Lampe Buckau	—	2	Sack	Graupen	—	250	587	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
588	Moritz Landsberg	—	1	Pack	leere Säcke	—	61	588	Poln. Lissa	Oberschlesische	
589	Levy	—	2	Bund	Säcke	—	168	589	Belfort	Reichsbahn	
590	Loudry	—	1	Kiste	unbekannt	—	146	590	Pagny	„	
591	Manasse	—	1	Pack	Säcke	—	—	591	Stettin	Berlin-Stettiner	
592	Nicolai	3089	1	Fass	Bier	—	120	592	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
593	Ostermann Camen.	—	1	Sack	Säcke	—	40	593	Leer	Westfälische	
594	Pächter Colberg	122	1	Kiste	Bier	—	130	594	Coeslin	Berlin-Stettiner	
595	Morits Pinkas	—	1	Sack	Farbholz	—	35	595	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	

Laufende Nr.	Der Colli. Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
596	L T Pivre	—	1	Kiste	unbekannt	—	$5^1/_2$	596	Altmünsterol	Reichsbahn	
597	Portland Cement Dyckerhoff & Söhne Mannheim Amöneburg b/Bibrich	—	1	Sack	Cement	—	73	597	Lichtenfels	Werrabahn	
598	Putsch	—	$^{12}/_4$ $^{16}/_8$	Tonnen	Bier	—	1760	598	Bernau	Berlin-Stettiner	
599	Apoth. Quilitz	1798	1	Kiste	—	—	30	599	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
600	M. v. Ramdock Anvers	—	1	Sack	Säcke	—	—	600	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
601	Rex & Zorn	223 162 499 1242 607 406	6	Bierfässer	leer	—	—	601	Ulm	Württembergische	
602	A. Riebeck	3799	1	Ballon	Solaröl	—	140	602	Grimmenthal	Werrabahn	
603	Salfeld	2243	1	Fass	—	—	300	603	Wriezen	Berlin-Stettiner	
604	Samtjoes	—	1	Pack	leere Säcke	—	—	604	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
605	Scheller Sohn Braunschweig	—	2	Pack	„ „	—	119 196	605	Elberfeld St.	„	
606	Schommer	—	1	Kiste	unbekannt	—	42	606	Diedenhofen	Reichsbahn	
607	Silbermann	—	2	Pack	Säcke	—	—	607	Stettin	Berlin-Stettiner	
608	Steverding & Stöning-Papenburg	—	1	„	„	—	66	608	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
609	Tourtel frères	—	1	Fass	leer	—	65	609	Altmünsterol	Reichsbahn	
610	Trampe	—	6	„	„	—	128	610	Niederfinow	Berlin-Stettiner	
611	Tromm	—	1	Sack	Nägel	—	60	611	Rappoltsweiler	Reichsbahn	
612	Wehr	—	1	Fass	Branntwein	—	155	612	Ufflingen	„	
613	Weil in Strassburg	—	1	Ballen	Gewebe	—	160	613	Strassburg	„	
614	Frau von Wink Neubrandenbg.	—	1	Korb	—	—	61	614	Pasewalk	Berlin-Stettiner	
615	Zagrotzki	—	1	Bund	Säcke	—	36	615	Pagny	Reichsbahn	
					C. Colli mit Nummern:						
616	—	1	1	Korbflasche	leer	—	14	616	Carlsruhe	Badische	
617	—	2/5	4	Pack	Zeitungen	—	—	617	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
618	—	10	1	—	Zapfenbrett	—	2	618	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
619	—	13	1	Sack	Grand	—	72	919	Altenessen	Köln-Mindener	
620	—	31	1	Kiste	Eisenwaaren	—	36	620	Hauptdepot	Badische	
621	—	110	1	Fass	leer	—	70	621	Carlsruhe	„	
622	—	270	1	—	defecte Blechkanne	—	7	622	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
623	—	343	1	Fass	Petroleum	—	315	623	Benfeld	Reichsbahn	
624	—	430	2	Stangen	Eisen	—	223	624	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
625	—	846	1	Kiste	Bindfadenkapseln	—	18	625	Hauptdepot	Badische	
626	—	1955	1	Fass	unbekannt	—	172	626	Passau	Bayer. Ostbahnen	
627	—	4337 4249	2	Colli	Ofentheile	—	11	627	Dresden	Leipzig-Dresdner	
628	—	57017	1	Fass	Raubkarden	—	3-4 C.	628	Plettenberg	Bergisch-Märkische	
629	—	6278/9	2	Kisten	Fleischextract	—	293	629	Basel	Reichsbahn	
630	—	6630	1	Kiste	leer	—	45	630	Frankfurt	Nassauische	
631	grün	1	1	Bund	□Eisen	—	47	631	Gera	Thüringische	
632	blau I	—	1	„	Eisen	—	92	632	Coburg	Werrabahn	
633	II	—	1	Stange	„	—	12	633	Deutz	Köln-Mindener	
634	grün III	—	1	—	Stabflacheisen	—	10	634	Sonneberg	Werrabahn	
635	VI. VII.	—	2	—	eiserne Platten	—	82 95	635	Leipzig	Leipzig-Dresdner	
636	VII	—	$^1/_2$	Tonne	Häringe	—	147	636	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
637	IX	1	1	—	Kette	—	80	637	Bochum	Bergisch-Märkische	
					D. Colli mit Figuren:						
638	△	15731	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	78	638	Essen	Bergisch-Märkische	bez. Dortmund
639	△ A H	6940	1	Kiste	—	—	30	639	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
640	△ AM	8723	1	„	Cigarren	—	60	640	Crefeld	Bergisch-Märkische	
641	△ B P M	9261	1	„	leer	—	—	641	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
642	△ GB	5876	1	„	Zündhölzer	—	—	642	Dresden	Leipzig-Dresdner	
643	△ F	280	1	Pack	Papier	—	20	643	Rastenburg	Ostpreuss. Südbahn	Bilderbogen

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Signatur. Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
644	B	24860	1	Fass	leer —	22	644	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
645	FO	2181	1	Kiste	unbekannt —	—	645	Soest	Westfälische	beklebt Greiz-Leipzig.
646	G	52	1	Ballen	Spunde —	116	646	Essen	Bergisch-Märkische	
647	H F	391	1	Kiste	Wollenwaaren —	320	647	Bremen	Köln-Mindener	
648	K	34	1	Fass	— —	—	648	Barmen	Bergisch-Märkische	
649	Mark. undeutlich, scheinbar P M	—	1	Kiste	Flaschen —	109	649	Colberg	Berlin-Stettiner	
650	NB	—	1	Fass	leer —	29	650	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
651	O	1	1	Kiste	Emballage —	50	651	Oberlahnstein	Nassauische	
652	O	3833	1	Ballen	? Garn —	64	652	Stendal	Magdeb.-Halberst.	beklebt Magdeburg-Stendal.
653	R	310	1	Kiste	Eisenwaaren —	60	653	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
654	S	—	1	"	Torf —	320	654	Hauptdepot	Badische	
655	S	970	1	Fass	unbekannt —	50	655	Unterwelt	Magdeb.-Halberst.	
656	S	1348	1	"	leer —	20	656	Frankfurt	Nassauische	
657	VG	9072/74	3	Kisten	— —	205	657	Stettin	Berlin-Stettiner	
658		3535	1	Fass	gefüllt —	335	658	Neuss	Rheinische	
659	C	1243	1	Ballen	unbekannt —	41	659	Cottbus	Halle-Sorau-Guben	Aus Wagen 1004 H. S. G.
660	CB	15915	1	Kiste	" —	7	660	Bebra	Frankfurt-Bebraer	
661	HR	8325	1	"	— —	73	661	Dresden	Leipzig-Dresdener	
662	O	515	1	Sack	Gewürzkörner —	49	662	Auerbach	Sächs. Staatsbahn	
663	O	3740 3290	1 1	Kiste "	Maschinentheile — leer —	78	663	Riesa	Leipzig-Dresdener	
664	R	2357	1	"	leer —	32	664	Dresden	"	
665	S	7109	1	Sack	— —	104	665	Berlin	Berlin-Stettiner	
666	T	2192	1	Kiste	Nudeln —	40	666	Ratibor	Oberschlesische	
667		1309	1	Ballen	Korken —	50	667	Mannheim	Badische	
668		660	1	Kiste	— —	40	668	Barop	Bergisch-Märkische	bez. Barop.
669	C	9277	1	Ring	Draht —	25	669	Mannheim	Badische	
670	S S	6191	1	Kiste	Corinthen —	60	670	Münster	Köln-Mindener	
671	C	3796	1	"	— —	65	671	Dresden	Leipzig-Dresdener	
672		4081	1	Ballot	baumwollene Waaren —	132	672	Münster	Köln-Mindener	
673	£	124	1	Fass	leer —	50	673	Wiesbaden	Nassauische	
674	CXEXO	—	1	Kiste	anschein. Weinproben —	14	674	Berlin	Berlin-Stettiner	
675	"	20682	1	Fass	— —	58	675	Stettin	Berlin-Stettiner	
676	GS	2307	1	Kiste	— —	129	676	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
677	KC	35632/3	2	Kisten	gefüllt —	122	677	Neuss	Rheinische	
678	N	1884	1	Kiste	Eisenwaaren —	278	678	Eisenach	Thüringische	
679	HE	82	1	Korb	fr. Fische —	120	679	Leer	Westfälische	

Laufende Nr.	Der Colli – Signatur – Marke.	Signatur – Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort – Station.	Lagerort – Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
680	R W	4429	1	Fass	— —	—	680	Dresden	Leipzig-Dresdner	
681		8842	1	Ballen	— —	128	681	Colberg	Berlin-Stettiner	
682		—	1	—	eiserner Ofentheil —	9	682	Gera	Thüringische	
683	A S	328	1	Fass	leer —	22	683	Hauptdepot	Badische	
684	— (roth)	—	1	Bund	Bandeisen —	—	684	Dresden	Leipzig-Dresdner	
685	— (grün)	—	1	Stab	Flacheisen —	11	685	Leisnig	„	
					E. Colli ohne Signatur:					
686	—	—	1	Ballen	Gewebe —	44	686	Berlin	Niederschles.-Märk.	
687	—	—	1	„	Teppiche —	70	687	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
688	—	—	3	„	Wollenabfälle —	814	688	Luxemburg	Reichsbahn	
689	—	—	9	Bund	Brennhölzer —	1220	689	Remscheid	Bergisch-Märkische	
690	—	—	1	—	polirtes Brett —	3	690	Braunschweig	Braunschweigische	
691	—	—	3	—	lange Bretter —	—	691	Bunz au	Niederschles.-Märk.	
692	—	—	9	Stück	Bretter —	460	692	Erkner	„	4,38m lg, 0,28m breit, 0,04m stark.
693	—	—	3	„	kief. Bretter —	—	693	Fürstenwalde	„	7,55m lg, 3,3zm stark
694	—	—	1	—	tann. Brett 4½ Mtr. lang	—	694	Sollingen	Braunschweigische	am 24/11. Nachm. v. einem Zuge verloren
695	—	—	1	—	Theerdecke —	—	695	Giessen	Main-Weser-Bahn	
696	—	—	1	Fass	leer —	30	696	München	Bayer. Ostbahnen	
697	—	—	1	„	Branntwein —	230	697	Bochum	Bergisch-Märkische	
698	—	—	1	„	Thran —	224	698	Mülheim a. d. R.	„	
699	—	—	1	„	leer —	70	699	München	Bayer. Ostbahnen	bez. Rosenheim.
700	—	—	1	„	„ —	—	700	Hersfeld	Frankfurt-Bebraer	bez. Hanau.
701	—	—	3	Fässer	Cement —	1325	701	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
702	—	—	6	„	leer —	400	702	Wallhallastrasse	„	
703	—	—	1	Petroleumfass	„ —	61	703	Stettin	Berlin-Stettiner	
704	—	—	6	—	leere Petroleumfässer —	—	704	Mannheim	Badische	
705	—	—	1	Korbflasche	leer —	22	705	Carlsruhe	„	
706	—	—	2	Fischkasten	„ —	77	706	Hamburg	Köln-Mindener	
707	—	—	1	—	Sackkarren —	—	707	Mannheim	Badische	
708	—	—	1	Kistchen	Bücklinge —	5½	708	Frankfurt a/M	Main-Weser-Bahn	
709	—	—	1	„	Essenzen —	23	709	München	Bayer. Ostbahnen	
710	—	—	1	Kiste	leer —	32	710	Carlsruhe	Badische	
711	—	—	1	„	„ —	34	711	„	„	
712	—	—	1	„	Glas —	44	712	Mülhausen	Reichsbahn	
713	—	—	1	Koffer	— —	25	713	Leipzig	Leipzig-Dresdner	schwarzledern
714	—	—	1	„	gefüllt —	42	714	Duisburg	Rheinische	
715	—	—	1	„	unbekannt —	73	715	München	Bayer. Ostbahnen	
716	—	—	1	„	Effecten —	340	716	Leipzig	Leipzig-Dresdner	
717	—	—	1	—	Blechdeckel —	7	717	Börssum	Braunschweigische	
718	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	119	718	Leisnig	Leipzig-Dresdner	
719	—	—	1	Bund	Stahldraht —	46	719	Grimmenthal	Werrabahn	
720	—	—	1	„	Draht —	30	720	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
721	—	—	4	Gebund	Draht —	174	721	Hauptdepot	Badische	
722	—	—	22	Collo	Eisen —	166	722	Gr. Rambin	Berlin-Stettiner	
723	—	—	1	Stab	Eisen —	18	723	Ulm	Württembergische	
724	—	—	5	Stäbe	Eisen —	18	724	Emmerich	Köln-Mindener	
725	—	—	5	„	Eisen —	570 (370)	725	Remscheid	Bergisch-Märkische	
726	—	—	1	Collo	2 Eisentheile —	41	726	Berlin	Berlin-Stettiner	
727	—	—	1	Sack	Eisentheile —	75	727	Osnabrück	Köln-Mindener	
728	—	—	1	Korb	gr. Eisenwaaren —	229	728	Haspe	Bergisch-Märkische	
729	—	—	1	Bund	Rundeisen —	100	729	St. Avold	Reichsbahn	
730	—	—	1	Collo	Rundeisen —	36	730	Gera	Thüringische	
731	—	—	1	„	Winkeleisen —	157	731	Giessen	Main-Weser-Bahn	
732	—	—	3	—	Gusstheile (2 Röste und 1 Schieber) —	20	732	Biberach	Württembergische	
733	—	—	5	—	Gusstheile —	17	733	Wetzlar	Köln-Mindener	
734	—	—	2	Platten	Kupfer —	14	734	Oschersleben / (Braunschweig)	Braunschweigische	
735	—	—	1	Pack	12 mess. Deckelschieber	4	735	Hamm	Köln-Mindener	
736	—	—	1	Bürde	Federstahl —	34	736	Meiningen	Werrabahn	
737	—	—	1	—	eis. Deckel zu 1 Ofen —	15	737	Stuttgart	Württembergische	Eilgut.
738	—	—	1	—	Eisenplatte —	355	738	Bunzlau	Niederschles.-Märk.	
739	—	—	1	Pack	eis. Häfen —	10	739	München	Bayer. Ostbahnen	
740	—	—	70	—	eis. Kochheerdplatten —	788	740	Poln Lissa	Oberschlesische	
741	—	—	½	Lager	von 1 Wagen —	15	741	Giessen	Köln-Mindener	
742	—	—	2	—	eiserne Lager —	—	742	Dresden	Leipzig-Dresdner	
743	—	—	1	—	eiserner Lagerbock —	11	743	Herford	Köln-Mindener	
744	—	—	1	—	eiserner Riegel —	27	744	Leipzig	Thüringische	
745	—	—	1	—	eiserner Roststab —	21	745	Rosswein	Leipzig-Dresdner	
746	—	—	1	—	Roststab z. Dampfkessel	14	746	Gr. Rambin	Berlin-Stettiner	
747	—	—	34 / 3	—	eiserne Schienen / eiserne Rahmen —	—	747	Angermünde	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
748	—	—	1	—	ersernes Schwungrad —	49	748	Hauptdepot	Badische	
749	—	—	2	Bund	eiserner Tiegel —	36	749	Gera	Thüringische	
750	—	—	1	—	Transmissionsachse von Eisen	380	750	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
751	—	—	1	—	Candelaber —	—	751	Gera	Thüringische	
752	—	—	1	—	Kugelkette —	32	752	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
753	—	—	1	Collo	Maschinentheile —	13	753	Riesa	Leipzig-Dresdner	
754	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	—	754	München	Bayer. Ostbahnen	
755	—	—	1	Korb	leer —	10	755	Carlsruhe	Badische	
756	—	—	1	,,	,, —	11	756	Rastatt	,,	
757	—	—	1	,,	Fische —	136	757	Essen	Köln-Mindener	
758	—	—	1	—	Rohrkorb u. 11 Holzkeile	—	758	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
759	—	—	1	Korb	Leim —	250	759	München	Bayer. Ostbahnen	
760	—	—	1	—	Kohlenpfanne —	2	760	Coburg	Werrabahn	
761	—	—	1	Sack	Mohnsaamen —	126	761	Barmen	Bergisch-Märkische	
762	—	—	1	—	Laterne —	—	762	Stettin, Eilgut-Exp.	Berlin-Stettiner	
763	—	—	1	Collo	2 Ofentheile —	8	763	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
764	—	—	3	Stück	Ofentheile —	175	764	Hauptdepot	Badische	
765	—	—	6	Stück	div. Ofentheile —	—	765	Grossenhain	Leipzig-Dresdner	
766	—	—	1	Pack	Papierabfälle —	200	766	München	Bayer. Ostbahnen	
767	—	—	6	,,	30 Enten —	104	767	Stettin	Berlin-Stettiner	
768	—	—	1	Partie	alte Reifen —	15	768	Wetzlar	Köln-Mindener	
769	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	210	769	Berlin	Berlin Stettiner	
770	—	—	1	,,	Leinsaat —	200	770	Rastatt	Badische	
771	—	—	1 1	,, ,,	Mehl — Salz —	100 100	771	Unna	Bergisch-Märkische	
772	—	—	1	,,	Wolle —	32	772	Waltershausen	Thüringische	
773	—	—	25	,,	Stärke —	4875	773	Berlin	Berlin-Stettiner	
774	—	—	1	Pack	Holzschachteln —	65	774	München	Bayer. Ostbahnen	
775	—	—	2	—	kleine Schiefertafeln —	—	775	Eisenach	Werrabahn	
776	—	—	1	—	Schlüsselbrett —	—	776	Crailsheim	Württembergische	
777	—	—	1	Stübich	leer —	18	777	Carlsruhe	Badische	
778	—	—	2	Stübiche	,, —	32	778	,,	,,	
779	—	—	2	,,	,, —	34	779	,,	,,	
780	—	—	2	—	Stühle —	17	780	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
781	—	—	1	—	Tasche grau und blau gestreift —	20	781	Prenzlau, Gep.-Exp.	Berlin-Stettiner	
782	—	—	1	—	Saaltisch —	30	782	Stuttgart	Württembergische	Eilgut
783	—	—	1	-	Verbandsstange von einem 6 rädr. Wagen —	—	783	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	

Nachtrag.

(Eingegangen vom 8. bis 12. Januar nach Beginn des Satzes).

A. Colli mit Buchstaben:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
784	A	1	1	Pack	Hopfensäcke —	111	784	Endorf	Bayer. Staatsbahn	
785	A B	9	1	Sack	leere Säcke —	42	785	Bühl	Badische	
786	A P	610	1	Fass	leer —	56	786	Carlsruhe	,,	
787	A P	613	1	,,	leer —	56	787	,,	,,	
788	A R	—	1	Verschlag	— —	20	788	,,	,,	
789	B	1	1	Ballen	Säcke —	54	789	Untergrombach	,,	
790	B	1	1	Fass	leer —	86	790	Carlsruhe	,,	
791	B	2	1	,,	,, —	100	791	,,	,,	
792	B	3	1	,,	,, —	86	792	,,	,,	
793	B G	440	1	Ballen	Reis —	200	793	Würzburg	,,	
794	B / J H	12	1	Fass	leer —	22	794	Carlsruhe	,,	
795	B J H	21 161	1	,,	,, —	26	795	,,	,,	
796	B & K	2115	1	Sack	unbekannt —	150	796	Schaffhausen	,,	
797	C B	1	1	Kiste	leer —	18	797	Carlsruhe	,,	
798	C B	486	1	,,	,, —	48	798	,,	,,	
799	C C	—	1	,,	,, —	32	799	,,	,,	
800	Ch J	384	1	,,	,, —	68	800	,,	,,	
801	C S	100 / 1813	1	Fass	,, —	14	801	Hauptdepot	,,	
802	C S	3161/2	2	,,	Wein —	785	802	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
803	D F	418	1	,,	leer —	85	803	Hergatz	,,	
804	D K J & D B	—	1	Fässchen	,, —	16	804	Carlsruhe	Badische	
805	D R	1872	1	Fass	,, —	22	805	Müllheim	,,	
806	E L	252	1	Kiste	Gusswaaren —	118	806	Freiburg	,,	
807	E W	—	5	Stück	Abtrittröhre —	94	807	Bühl	,,	
808	E W	806	1	Fass	Oel —	125	808	Pforzheim	,,	
809	F	9	1	Stück	Nachttisch —	26	809	Hauptdepot	,,	
810	F D	1	1	Fass	leer —	12	810	Hergatz	Bayer. Staatsbahn	
811	F N	1	1	,,	,, —	32	811	Carlsruhe	Badische	
812	G A	641	1	Ballot	Tabak —	166	812	Mannheim	,,	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
813	G B	3	1	Verschlag	leer	—	32	813	Carlsruhe	Badische	
814	G B	4	1	"	"	—	26	814	"	"	
815	G B	832	1	Kiste	Eisenwaaren	—	46	815	Kehl	"	
816	G G	1719	1	"	unbekannt	—	100	816	Hauptdepot	"	
817	G K	149	1	Fass	leer	—	60	817	Carlsruhe	"	
818	G S	12/13	1	Pack	Effecten	—	14	818	Hauptdepot	"	
819	G U	2663	1	"	Papier	—	16	819	Lörrach	"	
820	G V	4192	1	Kiste	Glasscherben	—	70	820	Carlsruhe	"	
821	H	1	1	Sack	Eisenwaaren	—	20	821	Freiburg	"	
822	H B	2	1	Kiste	alte Bürsten	—	10	822	Kehl	"	
823	H R	2016	1	"	Tafelglas	—	116	823	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
824	H S	5135	1	"	Eisenwaaren	—	165	824	Mannheim	Badische	
825	J	105	1	Fass	leer	—	16	825	Carlsruhe	"	
826	J F R	2004	1	"	"	—	36	826	"	"	
827	J F R	2095	1	"	"	—	38	827	"	"	
828	J J	1328	1	Kiste	"	—	54	828	"	"	
829	J K	8446	1	"	Hohlglas	—	60	829	Mannheim	"	
830	J L O H P K M	59 7093	1	Fässchen	leer	—	44	830	Carlsruhe	"	
831	J O	1	1	Korbflasche	"	—	18	831	"	"	
832	J R	92	1	Fass	"	—	84	832	Hauptdepot	"	
833	J S	406	1	Sack	Schweinshaare	—	32	833	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
834	J St	9455	1	Fass	Wein	—	528	834	Kufstein	"	
835	J T G	1	1	Sack	unbekannt	—	14	835	Mannheim	Badische	
836	K & C	5418	1	Fass	Oel	—	408	836	Königsbach	"	
837	K & C	7715	1	"	unbekannt	—	586	837	Säckingen	"	
838	K G	1	1	Sack	Wolle	—	94	838	Gunzenhausen	Bayer. Staatsbahn	
839	K G	2413/27	10	Kisten	Nudeln	—	300	839	Hauptdepot	Badische	
840	K M	7869	1	Fass	leer	—	88	840	Carlsruhe	"	
841	L	67 4220	1	"	"	—	62	841	"	"	
842	L K C	1808	1	Gebund	Bürsten	—	28	842	Basel	"	
843	L W	29	1	Kiste	leer	—	24	843	Carlsruhe	"	
844	L W	1827	1	"	5 Schweissdecken u. 1 Pack Schnallen	—	—	844	"	"	
845	M C	1485	1	"	Lichter	—	62	845	Mannheim	"	
846	M D	138	1	"	leer	—	76	846	"	"	
847	M M	4462	1	Ball	unbekannt	—	58	847	"	"	
848	M N S	—	1	Fass	leer	—	66	848	Carlsruhe	"	
849	M S	7	1	Sack	unbekannt	—	63	849	Hof	Bayer. Staatsbahn	
850	N	721	1	Kiste	Gypsmodelle	—	54	850	Kehl	Badische	
851	O St	—	1	Bund	Ofenleisten	—	5	851	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
852	S	—	2	—	Pflugtheile	—	26	852	"	"	
853	W W	3298	1	Fass	leer	—	25	853	Hergatz	"	
					C. Colli mit Nummern:						
854	—	17 21	2	—	gusseiserne Ofentheile	—	25	854	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
855	—	21	1	Kiste	unbekannt	—	$12\frac{1}{2}$	855	Kufstein	"	
					E. Colli ohne Signaturen.						
856	—	—	3	—	eiserne Häfen	—	21	856	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
857	—	—	1	—	Riemenscheibe	—	28	857	"	"	
858	—	—	2	—	Zahnräder	—	460	858	"	"	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen. A. Colli mit Buchstaben-Signaturen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A A	89	1	Fass	unbekannt	—	335	1	Pardubitz	Süd-Nordd. Verb.	
2	A B	—	1	Pack	Körbe	—	65	2	Kecskemet	Oesterr. Staatsb.	
3	A B S	1296/98	3	Stück	Metall	—	141	3	Reichenberg	Süd-Nordd. Verb.	
4	A C A M	1579	1	Kiste	Telegraphen-Gegenstände		12	4	Wien	Oesterr. Südbahn	
5	A D C B	2388	1	Bund	Thlegraphen-Draht	—	12	5	Villach	"	
6	A H	34336	1	Kiste	Seife	—	125	6	Aussig	Oesterr. Staatsb.	
7	A S F	1774	1	"	unbekannt	—	56	7	Wien	"	
8	B	1	1	Korb	"	—	164	8	Trient	Oesterr. Südbahn	
9	B	90	1	Ballen	Leim	—	170	9	Königgrätz	Süd-Nordd. Verb.	
10	B B	—	1	Sack	Mehl	—	170	10	Kosteletz	"	
11	B G	38	1	Pack	Säcke	—	40	11	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
12	B S	7	1	Ballen	unbekannt	—	115	12	Zakany	Oesterr. Südbahn	
13	B S	307	1	Kiste	Manufactur	—	117	13	Korneuburg	Oesterr. Nordwestb.	
14	C D	140	1	"	unbekannt	—	68	14	Grussbach	Oesterr. Staatsb.	
15	C F K	198	1	Sack	Hirse	—	144	15	Kosteletz	Süd-Nordd. Verb.	
16	C L	—	1	Collo	Maschinentheile	—	5	16	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	
17	C S	4985	1	Kiste	unbekannt	—	111	17	Kolin	"	
18	D J B	2301	1	Kiste	Essenz	—	23	18	Bruck a/M.	Oesterr. Südbahn	
19	D L	1	1	Ballen	unbekannt	—	46	19	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
20	D P	2	1	Kiste	"	—	32	20	Ala	Oesterr. Südbahn	
21	B	2884	1	Ballen	Holzspunden	—	64	21	Prag	Oesterr. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
22	E O / P D	—	1	Sack	Mehl	—	200	22	Pest	Oesterr. Staatsb.	
23	E G	8130	1	Ballen	Cfaé	—	180	23	Wien	„	
24	E S	260/3	4	Fass	Petroleum	—	285	24	Brünn	„	
25	F	1/11	11	Ballen	leere Säcke	—	580	25	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. / Rumän. Linien	
26	F H	157	1	Kiste	unbekannt	—	169	26	Jedlersee	Oesterr. Nordwestb.	
27	F M	45	1	Pack	Möbl	—	46	27	Tornocz	Oesterr. Staatsb.	
28	G	2607	1	Ballen	unbekannt	—	68	28	Deutschbrod	Oesterr. Nordwestb.	
29	G C	1/2	2	„	Caffé	—	232	29	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
30	G E	12845	1	„	Leim	—	56	30	Hohenstadt	„	
31	G H	9264	1	Kiste	Nähmasch.-Best -Theile		17	31	Eger	Kaiser Fr.-Josef-B.	
32	G S	754	1	„	unbekannt	—	35	32	Kolin	Oesterr. Staatsb.	
33	H	—	1	Ballen	Emailgeschirr	—	26	33	Wien	„	
34	H	12	1	„	unbekannt	—	15	34	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
35	H	21	1	Fass	Häringe	—	327	35	Kriegsdorf	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 18/12. 1873.
36	H	397	1	Kiste	unbekannt	—	35	36	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	
37	HF	7	1	Ballen	„	—	112	37	Brünn	Oesterr. Staatsb.	
38	H M	8533	1	Kiste	„	—	73	38	Hennersdorf	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 28/10. 1873.
39	H W	4	1	„	„	—	26	39	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
40	J	1	1	„	„	—	42	40	Swetla	„	
41	J A P	713	1	Ballen	„	—	44	41	Szegedin	Oesterr. Staatsb.	
42	J B S	36	1	Fass	Petroleum	—	347	42	Zizelitz	Oesterr. Nordwestb.	
43	J D	1	1	Kiste	unbekannt	—	98	43	Gr. Enzersdorf	Oesterr. Staatsb.	
44	J E	1238	1	Fass	„	—	60	44	Pest	„	
45	J N	497	1	Ballen	„	—	69	45	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	
46	J M R A	61	1	„	Café	—	122	46	Mies	Kaiser Fr.-Josef-B.	bekl. Eger.
47	J R B	5757	1	Kiste	unbekannt	—	24	47	Prag	Oesterr. Staatsb.	
48	J S	12	1	Sack	„	—	88	48	Pest	„	
49	J T	426	1	Kiste	„	—	197	49	Ofen	Oesterr. Südbahn	
50	J T	2545	1	„	„	—	286	50	Grussbach	Oesterr. Staatsb.	
51	J W	1655	1	„	„	—	38	51	Wien	„	
52	K	—	1	Buschen	Flacheisen	—	129	52	Kolin	„	
53	L	2	1	Kiste	unbekannt	—	14	53	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy-E., / Rumän. Linie	
54	L C J F	—	10	Ballen	Weizen	—	1691	54	Kl. Schwechat	Oesterr. Staatsb.	
55	L L	9968	1	Kiste	unbekannt	—	196	55	Carlstadt	Oesterr. Südbahn	
56	M L	—	1	Pack	„	—	23	56	Wien	Oesterr. Staatsb.	
57	M N	67	1	Fass	Wein	—	1551	57	„	„	
58	M Z	1518	1	Sack	Reis	—	190	58	Stryj	Dniester-Bahn	ohne Anklebzettel
59	M Z F	1461	1	Fass	leer	—	42	59	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	
60	N P F	10901	1	Ballen	Papier	—	112	60	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. / Rumän. Linien	
61	O K	—	1	Kiste	Victualien	—	35	61	Josefstadt	Südnordd. Verbdgsb.	
62	R	—	6	Stück	Ofenthürl	—	43	62	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
63	R B S	638	1	Ring	Draht	—	5	63	Reifnigg	Oesterr. Südbahn	
64	R V S	—	1	Kiste	unbekannt	—	70	64	Pest	Oesterr. Staatsb.	
65	S	13	1	Ball	Papierabfälle	—	70	65	Freudenthal	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 2/12. 1872.
66	S	16/18	3	Fass	leer	—	45	66	„	„	seit 21/2. 1873.
67	S	770	1	„	Theer	—	362	67	Matzleinsdorf	Oesterr. Südbahn	
68	S L	35/44	10	Ballen	Café	—	1244	68	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
69	S L	200	1	„	gemischte Hadern	—	180	69	Arnau	Oesterr. Nordwestb.	
70	T	—	1	Collo	Ofentheil	—	30	70	Wien	Oesterr. Staatsb.	
71	V W	8005	1	Kiste	unbekannt	—	160	71	Znaim	Oesterr. Nordwestb.	
72	V W / W	24	1	Fass	Petroleum	—	313	72	Kolin	Oesterr. Staatsb.	
73	W	755/819	85	Ballen	Pfeffer	—	—	73	Triest	Oesterr. Südbahn	
74	W K	2827	1	Fass	leer	—	105	74	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
75	W M	1061	1	Kiste	Klavier	—	763	75	Graz	Oesterr. Südbahn	
76	Z	—	1	Bund	4 Stück Emailtöpfe	—	23	76	Josefstadt	Südnordd. Vrbdgsb	
77	Z L	5	1	Ballen	unbekannt	—	28	77	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
					B. Colli mit Adressen:						
78	M. Binder	9	1	Obstfass	leer	—	70	78	Studenzen	Ungar. Westbahn	
79	Kornfeld U K	3058	1	Fass	„	—	53	79	Prag	Oesterr. Staatsb.	
80	Malzfabrik Moritz.	—	1	Pack	Säcke	—	9	80	„	„	
81	M. Meisl.	—	1	Stück	Gerste	—	122	81	Vár Palota	Ungar. Westbahn	
82	II. Ovar.	222	1	Kiste	unbekannt	—	87	82	Moor	Oesterr. Südbahn	
83	Pilsen	21661	1	Fass	leer	—	37	83	Retz	Oesterr. Nordwestb.	
84	Staab	—	1	Koffer	„	—	41	84	Wien M H	Oesterr. Südbahn	
85	Gebr. Stein	—	14	Sack	leere Säcke	—	505	85	Alt-Paka	Südnordd. Vrbdgsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund	Laufende Nr	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					C. Colli mit Nummern:						
86	—	2	1	Kiste	unbekannt	—	20	86	Liesing	Oesterr. Südbahn	
87	—	16	1	Wanne	alte Schuhe und Kleider	—	24	87	Eger	Kaiser Fr.-Josef-B.	
88	—	21.22	1	Fass	leer	—	350	88	Bucecea	Lemb.-Cz. Jassy E. Rumän. Linien	
89	—	30	1	Ballen	leere Säcke	—	41	89	Körmend	Ungar. Westbahn	
90	—	88	1	Bund	Draht	—	26	90	Olmütz	Mähr.-Schles.-Centralbahn	
91	—	176	1	Stück	Decke	—	65	91	Wien	Oesterr. Staatsbahn	
92	—	204	1	Fass	Eisenschlacken	—	625	92	Jägerndorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 28/10. 73.
93	—	225	1	Stück	Decke	—	65	93	Wien	Oesterr. Staatsb.	
94	—	439	1	Koffer	unbekannt	—	54	94	Pest	„	
95	—	3306	1	Kiste	Wachholderöl	—	36	95	Bechovitz	„	
					D. Colli mit Figuren signirt:						
96	BF	4577	1	Ballen	Saamen	—	150	96	Prag	Oesterr. Staatsbahn	
97	NR	2999	1	Kiste	unbekannt	—	20	97	Aussig	„	
					E. Colli ohne Signatur:						
98	—	—	1	Ballen	leere Säcke	—	20	98	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
99	—	—	2	„	Emailgeschirr	—	45	99	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
100	—	—	1	Barel	leer	—	66	100	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 21/2. 73.
101	—	—	8	Stück	Bretter	—	656	101	Pest	Oesterreich Staatsb.	
102	—	—	15	„	„	—	—	102	B. Brod	„	
103	—	—	16	„	„	—	5[illegible]8	103	Pest	„	
104	—	—	1	Fass	leer	—	60	104	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 21/2. 73.
105	—	—	2	Oelfässer	„	—	72	105	Villach	Oesterr. Südbahn	
106	—	—	1	Fass	Rüböl	—	349	106	Wien	Oesterr. Staatsbahn	
107	—	—	1	„	Wein	—	72	107	Prag	„	
108	—	—	1	Kiste	Fettabfälle	—	44	108	Graz	Oesterr. Südbahn	
109	—	—	1	„	unbekannt	—	61	109	Prag	Oesterr. Staatsbahn	
110	—	—	1	Koffer	„	—	72	110	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	
111	—	—	1	Bund	Draht	—	30	111	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 16/12. 72.
112	—	—	1	„	„	—	112	112	„	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 16/12. 72.
113	—	—	1	Parthie	Eisenerz	—	1000	113	Gmünd	Kaiser Fr.-Josef-B.	
114	—	—	15	Stück	Reifeisen	—	854	114	Prag	„	
115	—	—	1	„	eiserne Schaufel	—	—	115	Hennersdorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 18/12. 73.
116	—	—	1	Rolle	Kupferblech	—	64	116	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
117	—	—	1	Stück	Gasrohr	—	8	117	Laun	Prag-Duxer	
118	—	—	1	„	Kurbel	—	6	118	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
119	—	—	2	„	Mörser	—	5	119	Strakonic	„	bekl. Stankau.
120	—	—	8	„	Pfalzplatten	—	130	120	Prag	„	
121	—	—	1	„	Ochsenbüchse	—	—	121	Bodenbach	Oesterreich. Staatsb.	
122	—	—	1	Pack	unbekannt	—	3	122	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
123	—	—	1	„	Säcke	—	4	123	Bubna	Oesterreich. Staatsb.	
124	—	—	1	Sack	Gerste	—	100	124	Wien	„	
125	—	—	1	„	Kleien	—	113	125	„	„	
126	—	—	1	„	Weizen	—	170	126	Schwechat	„	
127	—	—	2	Säcke	Salz	—	139	127	Kriegsdorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 25/8. 73.
128	—	—	4	Sack	Gerste	—	610	128	Littau	Oesterr. Staatsb.	
129	—	—	50	„	Knoblauch	—	3470	129	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	
130	—	—	5	Stück	Ziegenfelle	—	—	130	Pest	Oesterr. Staatsb.	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 3. Jahrgang 1874. Leipzig, am 30. Januar 1874.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. Januar gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7^1/_2$ **Sgr.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
1	A	6	1	Pack	Schuhmacherspohn	—	22	1	Wittenberge	Magdeb.-Halberst.	
2	A	114	1	—	Tisch	—	—	2	Frankfurt a/M.	Main-Neckar-Bahn	
3	A	39	1	Sack	Bohnen	—	177	3	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
4	A B	1170	1	Fass	Essig	—	167	4	Steinheim	Hannov.- Altenbeken	
5	A B	8858/61	4	Kisten	Papier	—	812	5	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
6	A B G Moabit	146	1	Fass	leer	—	70	6	Berlin	Berlin-Stettiner	
7	A C	—	2	Bündel	Eisen	—	156	7	Venlo	Niederl. Stsb.	
8	A C	452	1	Fass	leer	—	35	8	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
9	A D	68/9	2	Fässchen	Firniss	—	147	9	Fürth	Bayer. Staatsb.	
10	A F	8631	1	Kiste	gefüllt	—	40	10	Cleve	Rheinische	
11	A G	102	1	„	Blechabfälle	—	80	11	Canstatt	Württembergische	
12	A G	3620	1	Fass	gefüllt	—	102	12	Köln (Gereon)	Rheinische	
13	A H	10	1	Bund	Schaufeln	—	9	13	München	Bayer. Ostbahnen	
14	A H	73	1	Pack	Körbe	—	25	14	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
15	A H	8709/10	2	Kisten	Seife	—	525	15	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
16	A J K	1050	1	Fass	Chlorkali	—	620	16	Lochem	Niederl. Staatsb.	
17	AK	973	1	„	—	—	126	17	Belgard	Berlin-Stettiner	
18	A K S	1975	1	Ballen	Wolle	—	250	18	Dordrecht	Niederl. Staatsb.	
19	A L	500	1	Kiste	—	—	72	19	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
20	A L	3082	1	Stange	Stahl	—	45	20	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
21	A M	486/87	2	Kisten	leer	—	20	21	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
22	A O	19157	1	Beutel	Graupen	—	25	22	Emmerich	Köln-Mindener	
23	A O	19158	1	Ballen	Graupen	—	25	23	Münster	„	
24	AP	538	1	Sack	Feigen	—	157	24	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
25	A P	8964	1	Kiste	Cigarren	—	60	25	Vendenheim	Reichsbahn	
26	ARG	VI	1	Tonne	Heringe	—	300	26	Lippstadt	Westfälische	
27	AR	1285	1	—	Schwungrad	—	164	27	Berlin	Berlin-Anhaltische	
28	AR	1502	1	Ballot	Wollwaaren	—	40	28	Harburg	Hannoversche	
29	A R	3682	1	Fass	Oel	—	370	29	Hagen	Bergisch-Märkische	
30	ARC	889/92	5	Bund	Eisen	—	628	30	Lichtenfels	Werrabahn	
31	A R WF	3764 573	1	Fass	Petroleum	—	372	31	Eisenach	Thüringische	
32	A S & C	595	1	Kiste	—	—	168	32	Arnsberg	Bergisch-Märkische	
33	A T C	74	1	„	Glas	—	330	33	Frankfurt a/M.	Hess. Ludwigsb.	
34	A W	1	1	Fass	Jenever	—	352	34	Tongeren	Niederl. Staatsb.	
35	**B**	—	1	Bund	Blech	—	90	35	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
36	B	—	2	Kisten	Wollwaaren	—	127	36	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkische	
37	B	—	1	Pack	Ofenthüren	—	—	37	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
38	B	—	1	Sack	Mehl	—	82	38	Leuwarden	Niederl. Staatsb.	
39	B	—	1	Tafel	Eisenblech	—	16	39	Dommeldingen	Reichsbahn	
40	B	I	1	Tonne	Käse	—	250	40	Berlin	Berlin-Stettiner	
41	B	I	1	Korb	—	—	71	41	Neustadt-Ebersw.	„	beklebt: Neustadt-Ebersw.
		II	1	—	Nähmaschiue	—	84				
		III	1	Sack	—	—	95				
42	B	1	1	„	Borsten	—	129	42	Berlin	„	
43	B	1	1	„	Meerettig	—	95	43	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
44	B	2	1	Kiste	Hohlglas	—	46	44	Liebenau	Bergisch-Märkische	
45	B	5/6	2	Pack	Papier	—	200	45	Duisburg	Köln-Mindener	
46	B	66	1	Korbflasche	—	—	16	46	Olsberg	Bergisch-Märkische	
47	B	492	1	Fass	Petroleum	—	312	47	Oderberg	Oberschlesische	
48	B	741	1	Ballen	baumw. Waaren	—	36	48	Münster	Köln-Mindener	
49	B	859	1	Senffass	leer	—	37	49	Kreiensen	Braunschweigische	
50	B	1138	1	Ballen	Rupfen	—	98	50	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
51	B	1862	1	Korb	Drath	—	108	51	Berlin	Berlin-Anhaltische	
52	B	2396	1	Tonne	leer	—	16	52	Minden	Köln-Mindener	
53	B	4586	1	Sack	Zucker	—	54	53	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
54	B	6756	1	Fass	Wein	—	500	54	Dornach	Reichsbahn	
55	B B	5603	1	„	Kautabak	—	55	55	Königsberg	Ostpreuss. Südb.	
56	B C	11044	1	Kiste	unbekannt	—	60	56	Frankfurt a/M.	Nassauische	bkl. Weimar-Colmar.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	—	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
57	B & E	2325	1	Fass	leer	—	98	57	Gotha	Thüringische	
58	B F	885	1	Kiste	Blechgeschirr	—	68	58	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
59	B G	459	1	Sack	Mandeln	—	150	59	Gleiwitz	Oberschlesische	
60	B G S	15984	1	Pack	Säcke	—	—	60	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	
61	B H E	2094	1	Wagen	—	—	—	61	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
62	B J	2265/9	5	Fass	Schlemmkreide	—	2773	62	Minden	Köln-Mindener	
63	B K	805	1	Korb	Eisenwaaren	—	41	63	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
64	B K E	2037	1	Kiste	—	—	37	64	Schwerte	Bergisch-Märkische	
65	B L A	24 & 445	1	Pack	Fassspunden	—	44	65	Ludwigsburg	Württembergische	
66	B M	7623	1	Kiste	unbekannt	—	125	66	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
67	B N	1152	1	Bund	Stahl	—	57	67	Lichtenfels	Werrabahn	
68	B O	440	1	Fass	leer	—	451	68	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
69	B O	441	1	Kiste	„	—	196	69	„	„	
70	Br.	893	1	Rolle	Leder	—	55	70	Braunschweig	Braunschweigische	bekl. Kreiensen.
71	Br.	1968 / 2054	2	Wagen	—	—	—	71	Ermsleben	Magdeb.-Halberst.	
72	B & R	496	1	Fass	—	—	50	72	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	bez. Emmerich.
73	B S	9709	1	Kiste	unbekannt	—	65	73	Braunschweig	Braunschweigische	
74	B S	9711/12	2	Fässer	„	—	46 / 85	74	„	„	
75	B T W	2970	1	Kiste	—	—	—	75	Münster	Westfälische	bez. Hamm.
76	C	—	1	Tonne	leer	—	60	76	Berlin	Berlin-Stettiner	
77	C B	6	1	Kiste	„	—	45	77	Duisburg	Köln-Mindener	
78	C B	811	1	Ballot	unbekannt	—	59	78	Lichtenfels	Werrabahn	
79	C B	9842	1	Ballen	Papier	—	77	79	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
80	C C W / Winterin Aurich	10	1	Kiste	Wein	—	40	80	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
81	C D / Lienau / Lübeck	—	1	Pack	Säcke	—	68	81	Paderborn	Westfälische	
82	C D	100. 379 / 490. 569 / 958. 1183 / ohne	7	Kisten	leere Flaschen	—	620	82	Stettin	Berlin-Stettiner	
83	C D P W	—	2	Säcke	leere Säcke	—	75	83	Ulm	Württembergische	
84	C E	266	1	Fass	leer	—	107	84	Minden	Köln-Mindener	
85	C E S	3208	1	Korb	Schlossnägel	—	124	85	Neuss	Bergisch-Märkische	
86	C F	205	1	Fass	Schnupftabak	—	65	86	St. Louis	Reichsbahn	
87	C F	5684	1	Kiste	leer	—	126	87	Berlin	Berlin-Stettiner	
88	C F B	3249	1	Fass	„	—	200	88	Stettin	„	
89	C F U	—	1	Pack	Säcke	—	47	89	Braunschweig	Braunschweigische	
90	C F	7218	1	Kiste	—	—	175	90	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
91	C F	52073	1	„	Soda	—	—	91	Essen	Rheinische	
92	C H	—	7	Sack	eiserne Kessel	—	42	92	Enschedé	Niederländ. Staatsb.	
93	C H	5921	1	Kiste	leer	—	25	93	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
94	C J	4	1	Koffer	gefüllt	—	64	94	Coblenz	Rheinische	
95	C J	257	1	Bürde	Stahl	—	50	95	Holzwickede	Bergisch-Märkische	
96	C J	394	1	Ballen	—	—	160	96	Deutz	„	
97	C K	10	1	Bund	Stuhlrohr	—	10	97	Altona	Altona Kieler	
98	C K	2278	1	Ring	Draht	—	131	98	Schwelm	Bergisch-Märkische	
99	C M	331	1	Bällchen	Kaffee	—	50	99	Deutz, Eilg.	„	
100	C M G	29	1	Ballot	unbekannt	—	190	100	Winden	Pfälzische	
101	C N	1543	1	Kiste	leer	—	65	101	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
102	C N L	3486	1	„	—	—	42	102	Haspe	Bergisch-Märkische	
103	C O auch V W	5 / 1	2	Colli.	Papier	—	152	103	Venlo	Niederländ. Staatsb.	
104	C R	1380	1	Korb	Ofenschwärze	—	25	104	Mülheim a. Rh. / Mülheim a. d. Rh.	Bergisch-Märkische	bez. Mülheim a. d. R.
105	C R	9160	1	Fass	—	—	155	105	Dortmund	„	
106	C R G	541	1	Korb	Griffel	—	64	106	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
107	C S C	1/2	2	Ballen	Papier	—	176	107	Hasselt	Niederländ. Staatsb.	
108	C St	5773	1	„	Wollenwaaren	—	51	108	Wilwerwiltz	Reichsbahn	
109	C T	4580	1	Kiste	—	—	—	109	Anclam	Berlin-Stettiner	
110	C T S	240	1	Fass	Holzspunde	—	177	110	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
111	C W	2847	1	Kiste	leer	—	18	111	Heilbronn	Württembergische	
112	C W C	20135	1	—	Nähmaschine	—	100	112	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
113	C W / K	1679	1	Piano-Kiste	leer	—	270	113	Minden	Hannoversche	
114	C Z C	11	1	Fass	Butter	—	110	114	Berlin	Berlin-Stettiner	
115	D	—	4	—	unverpackte eiserne Bandagen	—	1618	115	Breslau	Niederschles.-Märk.	
116	D	—	6	—	Eisenplatten	—	—	116	Siegburg	Köln-Mindener	
117	D	1/3	3	Pack	—	—	205	117	Stettin	Berlin-Stettiner	
118	D	15 / 16	2 / 1	Stock / „	Holzschuhe (38 Paar)	—	—	118	Leer	Westfälische	
119	D	3405/6	2	Fass	Wein	—	375	119	Bremen	Hannoversche	
120	D C	6989	1	Kiste	gefüllt	—	19	120	Heillesheim	Rheinische	
121	D D	—	1	—	eiserner Topf	—	14	121	Beckum	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
122	D O	7	1	Kiste	leer	—	20	122	Brieg	Oberschlesische	
123	D U	711	1	„	Lederwaaren	—	86	123	Frankfurt a. M.	Hess. Ludwigsb.	
124	D V	1030	1	„	Cichorien	—	130	124	Forbach	Reichsbahn	
125	E	—	1	Beutel	Zucker	—	100	125	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
126	E	—	1	Kiste	Blech	—	85	126	Maximiliansau	Pfälzische	
127	E	3	1	Sack	leere Säcke	—	59	127	Braunschweig	Braunschweigische	
128	E	12	1	Pack	Kuhfelle	—	55	128	Oberhausen	Köln-Mindener	
129	E	1609	1	Fass	Soda	—	800	129	Remscheid	Bergisch-Märkische	
130	E D S	1658	1	Bürde	Eisen	—	180	130	(Köln Gereon)	Rheinische	
131	E E	1314	1	Säckchen	—	—	23	131	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkische	
132	E H	—	1	Kiste	Feilen	—	224	132	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
133	E H	—	1	Sack	1 Kuhfell	—	58	133	Steele	Bergisch-Märkische	
134	E K	302	1	Fass	leer	—	48	134	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
135	E L	1495	1	Kiste	„	—	20	135	Heilbronn	Württembergische	
136	E L F	4068	1	„	anscheinend Zimmet	—	80	136	Pasewalk	Berlin-Stettiner	
137	E M	6	1	Tonne	Heringe	—	154	137	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
138	E M	15751	1	Ballen	anscheinend Solaröl	—	—	138	Gerstungen	Thüringische	
139	E N	600	1	Kiste	gefüllt	—	40	139	Cleve	Rheinische	
140	E R	5320	1	„	Cigarren	—	110	140	Crefeld	Bergisch-Märkische	
141	E S	—	1	Sack	Kartoffeln	—	248	141	Berlin	Berlin-Stettiner	
142	S E	376	1	Kiste	Effecten	—	65	142	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
143	E S	2563	1	Fass	—	—	74	143	Stettin	Berlin-Stettiner	
144	E S H	5618	1	Kiste	gefüllt	—	100	144	Köln (Gereon)	Rheinische	
145	E V	6208	1	Ballen	baumw. Waaren	—	44	145	Milspe	Bergisch-Märkische	
146	EW	6933	1	„	Kaffee	—	156	146	Ohligswald	„	
147	F	—	1	—	Ofenfuss	—	$1\frac{3}{4}$	147	Meiningen	Werra-Bahn	
148	F	12	1	Korb	Eisenwaaren	—	107	148	. Milspe	Bergisch-Märkische	
149	F	179	1	Ballen	baumw. Waaren	—	36	149	Dortmund	„	bekl. Hochfeld bei Dorsten.
150	F	746/47	2	Fass	Wagenfett	—	111	150	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
151	F	10180	1	Korb	Eisenwaaren	—	101	151	Emmerich	Köln-Mindener	
152	F A O	6519	1	Kiste	unbekannt	—	130	152	Höxter	Westfälisch	bekl. Giessen.
153	F A R	—	1	—	Ambos	—	152	153	Braunschweig	Braunschweigische	
154	F A W	—	1	Bund	gel. Eisen	—	32	154	Langendreer	Bergisch-Märkische	bekl. Menden („ Elberfeld-Aachen M.)
155	F B	403	1	Kiste	Blechwaaren	—	123	155	Berlin	Niederschles.-Märk.	
156	F B	1001	1	„	unbekannt	—	124	156	Lötzen	Ostpreuss. Südb.	
157	F B	2555	1	Fass	—	—	102	157	Belgard	Berlin-Stettiner	
158	F D	217	1	„	Droguen	—	1040	158	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
159	F E	—	2	Colli	Eisentheile	—	37	159	Bremen	Köln-Mindener	
160	F E	325	1	Fass	leer	—	18	160	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
161	F H	103	1	Kiste	gefüllt	—	61	161	Trier	Rheinische	
162	F H	8113	1	„	Kurzwaaren	—	43	162	Geseke	Westfälische	
163	F H M	22	1	Pack	Säcke	—	—	163	Paderborn	„	
164	F K	—	1	Sack	Torf	—	20	164	Dortmund	Bergisch-Märkische	
165	F L	167	1	Kiste	Knöpfe und Schnallen		60	165	„	„	
166	F L	395	1	„	Eisenwaaren	—	118	166	Soest	„	
167	F M	—	1	Ballen	Reis	—	163	167	Oderberg	Oberschlesische	
168	F M	1/3	3	Fass	Butter	—	233	168	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
169	F M	5119	1	Oxhoft	leer	—	107	169	Stettin	Berlin-Stettiner	
170	F P	175	1	Kistchen	unbekannt	—	31	170	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
171	F R	22	1	Collo	Leder	—	7	171	Berlin	Niederschles.-Märk.	
172	F R	215	1	Kiste	leer	—	115	172	Oberhausen	Köln-Mindener	
173	F R	344 (244)	1	Korb	Eisenwaaren	—	109	173	Hamm	Bergisch-Märkische	
174	F R -θ-	3327/8	2	Fass	Branntwein	—	347	174	Mülheim a. d. R.	„	
175	F S	4	1	Sack	1 Fass	—	12	175	Braunschweig	Braunschweigische	
176	F S	13785	1	Kiste	Specereiwaaren	—	37	176	Barmen	Bergisch-Märkische	
177	F W	104	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	26	177	„	„	
178	F W	4798	1	Kiste	Erbsen (?)	—	43	178	Mülheim a. d. R.	„	
179	F W C	1103	1	Korb	Wein	—	82	179	Berlin	Niederschles.-Märk.	
180	F W C	1104	1	Fass	Wein	—	189	180	„	„	
181	F W O	1	1	Korb	Flaschen	—	74	181	Sebaldsbrück	Hannoversche	
182	F W F	2348	1	Fässchen	leer	—	15	182	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
183	F Z	3477	1	Fass	—	—	82	183	Belgard	Berlin-Stettiner	
184	G	—	1	Collo	Ofentheil	—	20	184	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
185	G	20	1	Pack	Maculatur	—	20	185	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
186	G	1271	1	Kiste	unbekannt	—	50	186	Braunschweig	Braunschweigische	beschr. Braunschw.
187	G	5258	1	Korb	Eisenwaaren	—	67	187	Bochum	Bergisch-Märkische	
188	G	7121	1	Oelfass	leer	—	87	188	Braunschweig	Braunschweigische	
189	G A	19271	1	Kiste	Käse	—	200	189	Rheine	Westfälische	Zollverschluss.
190	G B 1 & 2	1	1	„	unbekannt	—	71	190	Strassburg	Reichsbahn	
191	G B M	12	1	Tafel	Eisenblech	—	80	191	Flieden	Frankfurt-Bebraer	
192	G C	5721/2	2	Kisten	Holzschuhe	—	360	192	Gütersloh	Köln-Mindener	
193	G D K	1801	1	Korb	Eisenwaaren	—	22	193	Giessen	„	
194	G E	240	1	Kiste	gefüllt	—	70	194	Köln (Gereon)	Rheinische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
195	G F B	567	1	Kiste	unbekannt	—	58	195	Cassel	Main-Weser-Bahn	
196	G H	—	6 6	Stück „	Dachfenster Bratpfannen	— —	120 27	196	Unna (Witten)	Bergisch-Märkische	
197	G H	2609 2610	2	Sack	Ingwer	—	20½	197	Braunschweig	Braunschweigische	
198	G H	4385	½	Tonne	Seife	—	136	198	Soest	Bergisch-Märkische	
199	G H	4496	1	Kiste	gefüllt	—	280	199	Vallendar	Rheinische	
200	G H Erkelenz	4798	1	„	Kurzwaaren	—	38	200	Aachen M.	Bergisch-Märkische	
201	G H	6435/7	3	Ballen	Tabak	—	374	201	Elberfeld St.	„	
202	G H	7303	1	Fass	—	—	38	202	Stettin	Berlin-Stettiner	
203	G H K	1	1	Sack	leere Säcke	—	50	203	Crefeld	Bergisch-Märkische	
204	G J	8803	1	Fass	Schnaps	—	80	204	Hagen	„	bekl. Deutz-Düsseldorf.
205	G K	—	8	Colli	Ofentheile	—	106	205	Mülheim a. d. R.	„	
206	G K	12	1	Fass	Vitriol	—	250	206	München	Bayer. Ostbahnen	
207	G K	1657	1	„	gefüllt	—	270	207	Köln Gereon	Rheinische	
208	G L	947	1	Kiste	Eisenwaaren	—	248	208	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
209	G L	1012	1	„	Eisenwaaren	—	118	209	„	„	
210	-θ- G L	4247	1	Tonne	—	—	377	210	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
211	G L	6034	1	Ballen	Kaffee	—	168	211	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
212	G M	697	1	„	Leinen	—	57	212	Creuzthal	Bergisch-Märkische	
213	G N	538	1	Kiste	—	—	214	213	Barmen	„	
214	G N	555	1	Fass	anscheinend Farbe	—	235	214	Lübeck, Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	
215	G N	2	1	Kiste	Maschinentheile	—	730	215	„	„	
216	G S	—	1	Fass	Petroleum	—	308	216	Braunschweig	Braunschweigische	
217	G S	1/6	32	Ballen	Hanf	—	3841	217	Soest	Westfälische	bekl. Berlin-Gand via Bleyberg.
218	G S	43	1	Fass	Petroleum	—	341	218	Berlin	Berlin-Görlitzer	aus Wagen 9665 M H B entladen.
219	G S	214	1	„	—	—	329	219	Bernau	Berlin-Stettiner	
220	G S	981	1	Korb	Eisenwaaren	—	80	220	Opladen	Bergisch-Märkische	
221	G S	5759	1	Kiste	Zündhölzer	—	67	221	Saarbrücken	Saarbrücker	
222	G S M	1883	1	„	unbekannt	—	35	222	Erlangen	Bayer. Staatsbahn	
223	G U	92/3	2	Fässer	Werkzeug	—	1435	223	Basel	Reichsbahn	
224	G U	94	1	Kiste	Werkzeug	—	170	224	„	„	
225	G U	1223	1	Ballen	Wollwaaren	—	—	225	Soest	Bergisch-Märkische	
226	G V	2152	1	Fass	Oel	—	470	226	Utrecht	Niederländ. Staatsb.	
227	G W	10	1	Sack	Erbsen	—	—	227	Marten	Bergisch-Märkische	
228	G W	483	1	Ballen	Leinen	—	35	228	Bebra	„	
229	G W	622	1	Fass	Petroleum	—	335	229	Helmstedt	Braunschweigische	
230	**H**	—	1	Collo	Ofentheil	—	25	230	Münster	Westfälische	
231	H	—	1	Pack	Stühle	—	20	231	Neuss	Rheinische	
232	H	5	1	Sack	Körbe	—	15	232	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
233	H	9	1	„	Soda	—	30	233	Bebra	„	
234	H	14	6	Tafeln	Zinkblech	—	77	234	Dortmund	„	
235	H	24	1	Collo	Ofentheile	—	8	235	Hameln	Hannover-Altenbek.	
236	H	91	1	Kübel	Pech	—	13	236	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
237	H	7281/2	2	Fässer	Petroleum	—	660	237	Langscheede	Bergisch-Märkische	
238	H	8188/9	2	Fass	leer	—	230	238	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
239	H	4	1	Koffer	„	—	—	239	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
240	H A	83	1	Kiste	„	—	16	240	Gotha	Thüringische	
241	H A	3043	1	„	Eisenwaaren	—	63	241	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
242	H B	2	1	Fass	Butter	—	39	242	Berlin	Berlin-Stettiner	
243	HB	227	1	Kiste	—	—	68	243	Kreiensen	Braunschweigische	
244	H B H B	279 2996	1	„	Bücher und Bilder	—	228	244	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
245	H B	1150	1	Korb	gefüllt	—	80	245	Coblenz	Rheinische	
246	H B	2622	1	Kiste	Laternchen	—	34	246	Lagerhaus Rhein	„	
247	H C	—	1	Sack	Kartoffelmehl	—	200	247	Oberhausen	Köln-Mindener	
248	H C	1681	1	Ballen	Wollwaaren	—	80	248	Bochum	Bergisch-Märkische	
249	H C	1989	1	Kiste	—	—	35	249	Annen	„	beschr. Annen.
250	H C	3968	1	Korb	Candis	—	35	250	Unna	„	
251	HD	3/4	2	Pack	Säcke	—	77	251	Hannover	Hannoversche	
252	H D	4529	1	„	Pappdeckel	—	47	252	Rehme	Köln-Mindener	
253	H F	10	1	Kiste	leer	—	40	253	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
254	H F	15	1	Fass	„	—	16	254	Giessen	Köln-Mindener	
255	H F	352	1	Fässchen	Wein	—	84	255	Neuss	Bergisch-Märkische	
256	H F Dortmund	1053	1	Kübel	Eisenwaaren	—	103	256	Dortmund	„	
257	HF	16552	1	Fass	Cichorie	—	584	257	Chemnitz	Sächs. Staatsbahn	
258	H F M	3879	1	Ballen	Nessel	—	178	258	Frankfurt	Hess. Ludwigsb.	
259	H G	5927	1	Harras	Glaswaaren	—	—	259	Kaldenkircken	Bergisch-Märkische	
260	H H	—	4	„	Gusstheilchen	—	—	260	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
261	H H	40. 11	1	Bürde	Stahl	—	63	261	Heidelberg	Main-Neckar-Bahn	
262	H H	22543	1	Kiste	leer	—	140	262	Bentheim	Niederländ. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
263	H J	7807 7808 7810	1/2 1 1/8	Ohm Korb Ohm	Branntwein Wein Branntwein	— — —	160 100 40	263	Soest	Westfälische	
264	H K	1/2	2	Käfige	leer	—	275	264	Lübeu	Breslau-Freiburger	
265	K K	1754	1	Kiste	leere Flascheu	—	99	265	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
266	HK	7558	1	Balleu	Tuch	—	40	266	Dortmund	Bergisch-Märkische	
267	·.	11	1	Fass	leer	—	26	267	Emmerich	Köln-Mindener	
268	H L	—	1	—	gusseiserner Ofentheil	—	13	268	Osnabrück	Hannoversche	
269	H	131	1	Sack	Nüsse	—	98	269	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
270	HM	1	1	Sack	Grassaamen	—	204	270	Rathenow	Magdeb.-Halberst.	bekl. Berliu-Quedlinburg
271	H M	225	1	Fass	Baumsägeu	—	115	271	Zeitz	Thüringische	
272	H M	1928	1	Kiste	Kleider u. Hausgeräth	—	273	272	Hamburg	Köln-Mindener	
273	H R	I	31	Pack	Säcke (neu)	—	885	273	Cassel	Main-Weser-Bahn	
274	H R	4	1	—	Tisch	—	28	274	Bochum	Bergisch-Märkische	
275	H R	32	1	Pack	eiserne Hammer	—	99	275	Siegen	„	
276	H R S	4844	1	Kiste	Flascheu	—	89	276	Stettin	Berlin-Stettiner	
277	H S	166	1	„	leer	—	60	277	Breda	Niederl. Staatsbahn	
278	H S	187 898	1	Ballen	Hopfen	—	178	278	Emmerich	Köln-Mindeuer	
279	H S	936	1	„	„	—	304	279	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
280	HS H T	2442 8	1	Kiste	leer	—	33	280	Darmstadt	Main-Neckerbahu	
281	I	303 11639	1	Fass	Coriutheu	—	277	281	Lagerhaus	Rheiuische	
282	H Z K	19	1	Kistchen	leer	—	10	282	München	Bayer. Ostbahnen	
283	J	14	1	Fass	Butter	—	83	283	Berlin	Berlin-Stettiner	
284	I oder V	18 4	1	Korb	Holz- u. Kücheugeräth	—	157	284	Berlin	Berlin-Anhaltische	
285	J A G	2069	1	Kiste	Wollwaareu	—	150	285	Hagen	Bergisch-Märkische	bekl. Frankf. a/M.-Bielefeld
286	J B	981	1	„	unbekannt	—	66	286	Kreuz	Oberschlesische	
287	J B	981	1	„	unbekannt	—	66	287	„	Preuss. Ostbahn	
288	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	—	21	288	Passau	Bayer. Ostbahnen	
289	J C R	1338	1	Kiste	leer	—	18	289	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
290	J C W	1305	1	Fass	gefüllt	—	90	290	Cleve	Rheinische	
291	J D C	7898	1	Kiste	—	—	94	291	Bebra	Frankfurt-Bebraer	Ludwigshafeu bez.
292	J E	3	1	Fass	Hefe	—	115	292	Frankfurt	Hess. Ludwigsb.	
293	J E	7350	1	Korb	Bolzen	—	314	293	Saarbrücken	Saarbrücker	
294	J F	3		Fass	gefüllt	—	122	294	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
295	J F	578	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	49	295	Hamm	Bergisch-Märkische	
296	J F	630	1	„	bw. Garn	—	106	296	B. Rittershausen	„	
297	J F	9862	1	Kiste	Leinwand	—	288	297	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
298	J G	—	1	Fass	Essig	—	390	298	Bochum	Bergisch-Märkische	
299	J G	757	1	Kiste	unbekannt	—	84	299	Rastenburg	Ostpreuss. Südbahn	
300	J G B Zürich	696	1	Ballot	weisse Schnüre	—	46	300	Fürth	Bayer. Staatsbahn	
301	J G S	260	1	Kiste	gefüllt	—	185	301	Siegburg	Rheinische	
302	J H	43	1	Sack	Pflaumen	—	—	302	Dortmund	Bergisch-Märkische	
303	H	2802	1	Collo	Stahl	—	120	303	Viersen	„	
304	J H W	—	1	Pack	Säcke	—	66	304	Braunschweig	Braunschweigische	
305	J J B	24	1	Fass	leer	—	60	305	Hasselt	Niederl. Staatsbahn	
306	J K	—	1	Sack	Werg	—	22	306	München	Bayer. Ostbahnen	
307	J L H	4072	1	Kiste	gefüllt	—	167	307	Cleve	Rheinische	
308	J M	301	1	Ballen	unbekannt	—	—	308	Münster	Westfälische	beschr. Osnabrück.
309	J M	409	1	„	Kaffee	—	124	309	Oderberg	Oberschlesische	
310	J N	171	1	Kiste	leer	—	190	310	Berlin	Berlin-Stettiner	
311	J O	780	1	—	Sophagestell	—	—	311	„	Berlin-Anhaltische	
312	J P	613	1	Korb	Eisenwaaren	—	80	312	Ruhrort	Bergisch-Märkische	bekl. Dülmen.
313	J Q Nordhausen	—	1	Kistchen	2 Globus	—	7	313	Leipzig	Thüringische	
314	J R	4249	1	Fass	Wein	—	431	314	Mülheim a. d. Ruhr	Bergisch-Märkische	bekl. Bordeaux-Chapelle
315	J R E	3799/3804	6	„	Kienruss	—	516	315	Bremen	Hannoversche	
316	J S	84	1	Kiste	Panzerkette	—	930	316	Chemnitz	Sächs. Staatsbahn	
317	J S	1134	1	„	gefüllt	—	40	317	Cöln, Gereon	Rheinische	
318	J T H	2880	1	„	—	—	161	318	Pasewalk	Berlin-Stettiner	
319	J W	1/2	2 2	Fässer Körbe	leer Flaschen	— —	—	319	Münster	Westfälische	bekl. Altena-Oelde.
320	J Z	525	1	Ballen	Kleider	—	57	320	Dortmund	Bergisch-Märkische	
321	J Z G (J Z & Co.)	3113 (8313)	1	Kiste	Porzellan	—	307	321	Mülheim a. Rh.	„	
322	K	—	1	Collo	Guss	—	19	322	Weilburg	Nassauische	
323	K	—	5	Sack	Kleie	—	1000	323	Berlin	Berlin-Stettiner	
324	K	1	1	Fass	leer	—	110	324	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
325	K	22	1	Sack	Horn	—	47	325	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
326	K	462	1	Fass	Eisensenwaaren	—	450	326	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
327	K	3366	1	Pack	Papier	—	186	327	Kirn	Rhein-Nahe-Bahn	
328	K C	6	1	—	gusseisernes Rad	—	374	328	Geestemüude	Hannoversche	
329	K C Dortmund	272	1	Kiste	—	—	25	329	Dortmund	Bergisch-Märkische	kekl. Wesel-Calcum.
330	K C	476	1	„	Arznei	—	65	330	Remscheid	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
331	K C	602	1	Korb	gefüllt	—	50	331	Köln, Gereon	Rheinische	
332	K & C	1140	1	Kiste	leer	—	20	332	Braunschweig	Braunschweigische	
333	K G	384 458	2	Fass	gefüllt	—	90	333	Trier	Rheinische	
334	K G	2606	1	Korb	gefüllt	—	37	334	„	„	
335	K H	—	1	Bündel	Säcke	—	20	335	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
336	K H	—	1	Korb	grobe Eisenwaaren	—	65	336	Heilbronn	Württembergische	
337	K K	18	1	Ballen	Reis	—	202	337	Barmen	Bergisch-Märkische	
338	K O	14	1	Standbaum	—	—	—	338	Halle	Thüringische	
339	K R	38/40	2	Kisten	Eisenwaaren	—	894	339	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
340	K T D	551	1	Kiste	leer	—	85	340	Giessen	Köln-Mindener	
341	L	—	1	„	gefüllt	—	110	341	Köln, Gereon	Rheinische	
342	L	7	1	„	unbekannt	—	132	342	Erlangen	Bayer. Staatsbahn	
343	L	60	1	Fass	Wein	—	287	343	Mogilno	Oberschlesische	
344	L	(64) 180 187/89 184	6	Pack	Häute	—	528	344	Uerdingen	Bergisch-Märkische	
345	L	235	1	Ballen	Gewebe	—	20	345	Pagny	Reichsbahn	
346	L	483 485	2	Bund	Rohr	—	92	346	Kieritzsch	Sächs. Staatsbahn	
347	L	1139	1	—	gebogene Eisenplatte	—	86	347	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
348	L A E	3658 I/III	3	—	Probekistchen	—	5	348	Harburg	Hannoversche	
349	L A S	1851	1	Fass	leer	—	20	349	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
350	L B	3360	1	Korb	Blechwaaren	—	40	350	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
351	L B	5659	1	Kiste	leer	—	11	351	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
352	L C	1409/10	2	Fass	„	—	76	352	Berlin	Berlin-Stettiner	
353	L C	6081	1	„	Wagenfett	—	54	353	Zeitz	Thüringische	
354	L F	155	1	Kiste	—	—	33	354	Ruhrort	Bergisch-Märkische	
355	L G	9	1	Ballen	anscheinend Garn	—	276	355	Marburg	Main-Weser-Bahn	
356	L H	—	1	Bund	Eisen	—	50	356	Anclam	Berlin-Stettiner	
357	L K	1	1	Sack	leere Säcke	—	48	357	Braunschweig	Braunschweigische	bekl. Vorsfelde-Harburg (Harzbg).
358	L K	2	1	Collo in Leinewand	Manufacturwaaren	—	49	358	Kempen	Breslau-Warschau (Preuss. Abth.)	
359	L L	1784/86	3	Kisten	Porcellan	—	—	359	Warburg	Westfälische	
360	L M	35	1	Ballen	—	—	—	360	Anclam	Berlin-Stettiner	
361	L M	1997	1	Kiste	unbekannt	—	19	361	Kreuz	Oberschlesische	
362	L M	1997	1	„	„	—	19	362	„	Preuss. Ostbahn	
363	L M C	1585	1	Korb	leer	—	11	363	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
364	L M & S	5627	1	Kiste	Ofenkacheln	—	155	364	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
365	L M S G B	—	1	Butterfass	leer	—	10	365	Emden	Westfälische	
366	L P	91	1	Fass	leer	—	38	366	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
367	L P	9769	1	„	Oel	—	384	367	Konitz	Preuss. Ostbahn	
368	L S	393	1	Kiste	Gold- u. Silberschaum	—	40	368	Deutz	Köln-Mindener	
369	L S	6584	1	„	Kurzwaaren	—	60	369	Remscheid	Bergisch-Märkische	bez. Giessen
370	L V	674	1	Verschlag	unbekannt	—	191	370	Frankfurt a. M.	Main-Weserbahn	
371	L W	5650	1	Kiste	„	—	144	371	Oberlahnstein	Nassauische	
372	L W	473	1	Pack	Papier	—	8	372	Dortmund	Bergisch-Märkische	
373	M	—	4	—	Luppen	—	1400	373	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
374	M	—	1	Sack	Klammern	—	88	374	Berlin	Berlin-Stettiner	
375	M	1	1	Fass	leer	—	244	375	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
376	M	1	1	Kübel	Butter	—	65	376	Magdeburg C. B.	Magdeb.-Halberst.	
377	M	1 12 13 14 19 20	6	Bündel	alte Taue	—	227	377	Harburg	Hannoversche	
378	M	3	1	Collo	Sprungheerd	—	—	378	Unna	Bergisch-Märkische	
379	M	27	1	Fass	—	—	27	379	Berlin	Berlin-Stettiner	
380	M	31	1	Sack	Bettzeug	—	33	380	Bebra	Bergisch-Märkische	
381	M	170	1	„	Pflaumen	—	155	381	Rittershausen	„	
382	M	581/2	2	Kiste	gefüllt	—	168	382	Köln, Gereon	Rheinische	
383	M	1618	1	Ballen	Garn	—	180	383	Köln, Gereon	„	
384	M A	10	1	Sack	Nüsse	—	10	384	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
385	MB	12	1	Verschlag	(Kinderzimmer)	—	—	385	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
386	M B	686	1	Kiste	gefüllt	—	60	386	„	Hessische Ludwigsb.	
387	M B C	2604	1	Ballen	Bettzeug	—	60	387	Dortmund	Bergisch-Märkische	
388	M D	10738	1	Sack	Leinengarn	—	20	388	Ulm	Württembergische	
389	M E	104	1	Tonne	Häringe	—	280	389	Dortmund	Bergisch-Märkische	
390	M H	—	4	Rungen	—	—	—	390	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
391	M H	588	1	Kiste	—	—	56	391	Berlin	Berlin-Stettiner	
392	M H E	19	1	Kette	—	—	—	392	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
393	M J G V (M S G V)	182	1	Sack Kiste	Kurzwaaren	—	111	393	Aachen T.	Bergisch-Märkische	beschr. Paris à Aise
394	M K	10	1	Ballon	gefüllt	—	24	394	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
395	M K	41	1	Ballot	unbekannt	—	37	395	Ulm	Württembergische	
396	M K	655	1	Fass	Oel	—	375	396	Langendreer	Bergisch-Märkische	
307	M P	4340	1	Kiste	Cichorien	—	—	397	Essen	Rheinische	
398	M S	34	1	Ballot	Stahl	—	100	398	Kreuz	Oberschlesische	
399	M S	563	1	Ballen	Wollenwaaren	—	85	399	Frankfurt	Hessische Ludwigsb.	
400	M S	900	1	„	Leinen	—	380	400	Barmen	Bergisch-Märkische	
401	M S	1457	1	Korb	leer	—	9	401	Minden	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
402	M W	45	1	Ballen	Wolltücher	—	40	402	Minden	Hannoversche	
403	M W	47	1	Kiste	Eisenwaaren	—	181	403	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
404	M W S	8231	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	—	404	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
405	M Z	31	1	—	Gussplatte	—	2	405	Frankfurt a. M.	Main-Neckar-Bahn	
406	NB	—	4	—	eiserne Roster	—	20	406	Bingerbrück	Rheinische	
407	N	16	1	Fass	alt Eisen	—	400	407	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
408	N	40	1	„	—	—	119 (49)	408	Haspe	Bergisch-Märkische	
409	NF	23	1	Weinfässchen	leer	—	15	409	Cassel	Hannoversche	
410	N K	496	1	Ballen	Kaffee	—	116	410	Bochum	Bergisch-Märkische	
411	N O	—	1	Kiste	—	—	—	411	Aachen T.	„	
412	N P	—	2	Kisten	Flaschen	—	162	412	Danzig	Berlin-Stettiner	
413	N S	—	1	Collo	Gusswaaren	—	26	413	Celle	Hannoversche	
414	O	11/2	2	Körbe	Eisenwaaren	—	212	414	München	Bayer. Ostbahnen	
415	O	5118	1	Ballen	Bettfedern	—	90	415	Gevelsberg	Bergisch-Märkische	
416	O K	8115	1	Korb	Eisenwaaren	—	15	416	Frankfurt a. M.	Main-Neckarbahn	
417	O M S	5224 3	1	Ballot	ansch. 1 Kuhhaut (in grauem Leinen)	—	92	417	Nordhausen	Halle-Cassel	
418	O O	25	1	Ballen	Säcke	—	92	418	Essen	Bergisch-Märkische	
419	O S	3605	1	Kiste	Stearinlichte	—	50	419	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	
420	P	—	1	Fass	leer	—	50	320	Frankfurt a. M.	Main-Neckarbahn	
421	P	—	2	Stäbe	Eisen	—	282	421	Arnheim	Niederl. Staatsb.	
422	P	2	1	Collo	Bretter	—	58	422	Bromberg	Oberschlesische	
423	P	821	1	Korb	Eisenwaaren	—	44	423	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
424	P B G C C	1	1	Kiste	Wein	—	47	424	Aachen T.	„	
425	P & C	206	1	Fass	leer	—	180	425	Frankfurt a. M.	Main-Neckar-Bahn	
426	P F	386	1	Pack	Papier	—	100	426	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	am 9/1. aus Wagen 5938 R. Beklebung Düren-Hamburg.
427	P F B	198	1	Fass	leer	—	20	427	Utrecht	Niederl. Staatsb.	
428	P H	10373	1	Korb	Tabak	—	60	428	Remscheid	Bergisch-Märkische	
428a	P L C	5994	1	Kiste	—	—	33	428a	Berlin	Berlin-Anhaltische	
429	P O	631	1	Fass	leer	—	9	429	Minden	Köln-Mindener	
430	P S	38	1	Kiste	Zucker	—	—	430	Gevelsberg	Bergisch-Märkische	
431	P S	1684	1	Fass	leer	—	60	431	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	bez. Braunschweig-Creuznach.
432	P S S	504	1	„	Syrup	—	—	432	Leipzig	Thüringische	
433	P W	1923	1	Korb	Flaschen	—	83	433	Deutz	Bergisch-Märkische	
434	Q G	383	1	Ballen	Leder	—	34	434	Aachen T.	„	
435	R	VII	1	Pack	leere Säcke	—	43	435	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
436	R	1	1	Kiste	unbekannt	—	75	436	Aulendorf	Württembergische	
437	R	1	1	„	leer	—	116	437	München	Bayer. Ostbahnen	
438	R	2	1	„	„	—	11	438	Gotha	Thüringische	
439	R	4	1	Sack	—	—	—	439	Stargard	Berlin-Stettiner	
440	R	67	1	Barrel	leer	—	—	440	Halle	Thüringische	
441	R	104	1	Korb	Schrauben	—	34	441	Schwelm	Bergisch-Märkische	
442	R	125	1	Kiste	Eisenwaaren	—	60	442	Holzwickede	„	
443	R	487 492	2	Ballen	Tabak	—	588	443	Dordrecht	Niederl. Staatsb.	
444	R C	1	1	Fass	leer	—	30	444	Hersbruck	Bayer. Ostbahnen	
445	R E	—	1	Sack	Erbsen	—	200	445	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
446	R J C auch H W S	170/175 885 745 973 1978 1812 373	11	Körbe	leere Flaschen	—	740	446	Utrecht	Niederl. Staatsb.	
447	R H	—	3	Fass	Häringe	—	900	447	Rastenburg	Ostpreuss. Südbahn	
448	R H	—	2	„	Häringe	—	600	448	„	„	
449	R K	241	1	Ring	Bleirohr	—	50	449	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
450	R L	251	1	Korb	Eisenwaaren	—	124	450	Bebra	„	
451	R L	1497	1	Weinfässchen	leer	—	18	451	Cassel	Hannoversche	
452	R M	1599	1	Kiste	Strümpfe	—	58	452	Köln, Gereon	Rheinische	
453	R N	1/3	3	Pack	Papier	—	335	453	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	bez. Berlin-Sulzbach
454	R N	4649	1	„	Gummischläuche	—	27	454	Strassburg Depot	Reichsbahn	
455	S	—	1	Fass	leer	—	16	455	Anclam	Berlin-Stettiner	
456	S	—	3	Colli	Leitern und Stangen	—	—	456	Berlin	„	
457	S ×	—	1	Sack	—	—	5	457	„	Berlin-Anhaltische	
458	S	—	1	—	Schleifstein	—	43	458	„	Niederschles.-Märk.	
459	S	I	7	Säcke	Kleesaat	—	1421	459	Breslau	Oberschlesische	
460	S	Gep.No.17	1	Sack	leere Säcke	—	85	460	Rottweil	Württembergische	
461	S	17 19	2	Fässer	leer	—	25	461	Deutz	Köln-Mindener	
462	S	26	2	Colli	Schrank	—	157	462	Unna	Bergisch-Märkische	
463	S	570 575	2	Ballen	Hopfen	—	482	463	Erlangen	Bayer. Staatsbahn	
464	S	1946	1	Korb	Nägel	—	198	464	Hagen	Bergisch-Märkische	
465	S	1993	1	Ballen	gefüllt	—	35	465	Köln, Gereon	Rheinische	
469	S	2144/5	2	„	Bettfedern	—	128	466	Grevenbrück	Bergisch-Märkische	
467	S	3480/1	2	„	Bettfedern	—	152	467	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
468	S	35299	1	„	Kaffee	—	83	468	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
469	S A	1624	1	Kiste	—	—	—	469	Oberhausen	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
470	S A S	340	1	Kiste	leer	—	22	470	Berlin	Berlin-Anhaltische	
471	S B	—	1	Kiste Gepäck	unbekannt	—	40	471	Paderborn	Westfälische	Mengede-Dortmund 209.
472	S B	—	1	Stück	Puffer	—	52	472	München	Bayer. Ostbahnen	
473	S B	4970	1	Fass	leer	—	26	473	Berlin	Berlin-Anhaltische	
474	S B	8316	1	Kiste	unbekannt	—	114	474	Braunschweig	Braunschweigische	
475	S C	1326	1	„	gefüllt	—	40	475	Remagen	Rheinische	
476	S D	3	1	„	Drahtstifte	—	160	476	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
477	S E	603	1	Pack	Säcke	—	33	477	Bebra	Bergisch-Märkische	
478	S E	1733	1	Kiste	—	—	78	478	Barmen	„	
479	S F	—	1	Fässchen	Heringe	—	34	479	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
480	S F S	620	1	Kiste	Eisenwaaren	—	58	480	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
481	S & G	111	1	„	leer	—	7	481	Leipzig	Thüringische	
482	S G	155	1	Sack	Kälberhaare	—	23	482	Regensburg	Bayer Ostbahnen	
483	S G	4058	1	Kiste	leer	—	223	483	München	„	
484	S H	4	1	Koffer	Kleidungsstücke	—	48	484	Altenbeken	Hannover-Altenbek.	
485	S & H	140	1	Ballon	—	—	83	485	Braunschweig	Braunschweigische	
486	S H	197	1	Kiste	Weisswaaren	—	28	486	Soest	Bergisch-Märkische	
487	S H	404/5	2	Kisten	unbekannt	—	60	487	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
488	S H	14602	1	Kiste	Seife	—	47	488	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
489	S K	11203	1	„	Eisenwaaren	—	275	489	Dortmund	Köln-Mindener	
490	S L F	20096	1	„	Wollgarn	—	270	490	Chemnitz	Sächs. Staatsbahn	
491	S M	—	4	Fass	Bier	—	—	491	Remscheid	Bergisch-Märkische	
492	S M	17134	1	Kiste	unbekannt	—	36	492	Rastenburg	Ostpreuss. Südbahn	
493	S N	4581	1	Verschlag	Spiegel	—	137	493	Essen	Bergisch-Märkische	
494	S P	1444	2	Stäbe	Eisen	—	38	494	Köln Gereon	Rheinische	
495	S P	9823	7	Kiste	Kurzwaaren	—	115	495	Dortmund	Bergisch-Märkische	bez. Zittau.
496	S R C	3387	1	„	—	—	—	496	Aachen T.	„	
497	S S	2439	1	Korb	Eisenwaaren	—	59	497	Deutz	„	
598	S S	3641	1	Ballen	Manuf.- und Weisswaaren		34	598	Emmerich	Köln-Mindener	
599	S St B	1/14	14	Colli	Eisentheile	—	375	599	Vienenburg	Magdeb.-Halberst.	
500	St	—	2	Pack	leere Fischkiepen	—	74	500	Stralsund	Berlin-Stettiner	
501	St N	7505	1	Kiste	Feuerzeug	—	97	501	Dortmund	Bergisch-Märkische	
502	St W	49/50	2	Kübel	Butter	—	115	502	Berlin	Berlin-Stettiner	
503	S W	—	1	—	Ofentheil	—	14	503	Grimmenthal	Werrabahn	
504	T	1	1	Kasten	unbekannt	—	95	504	Königsberg	Ostpreuss. Südbahn	
505	T	8	1	Tonne	leer	—	62	505	Stettin	Berlin-Stettiner	
506	T	128	1	—	gusseisernes Rad	—	16	506	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
507	T	1792	1	Fass	Eisenwaaren	—	675	507	Braunschweig	Braunschweigische	
508	T	1793	1	Korb	Eisenwaaren	—	240	508	„	„	
509	T F	2669	1	—	Eisenplatte	—	28	509	Oberhausen	Köln-Mindener	
510	T H	40	1	Korb	Eisenwaaren	—	192	510	Remscheid	Bergisch Märkische	
511	T H	59	1	Fass	Heringe	—	150	511	Unna	„	
512	H K T	—	4	Stück	Gartenstühle	—	65	512	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
513	TK	16312/3	2	—	eis. Casserolen	—	—	513	Soest	Bergisch-Märkische	
514	T U	14	1	Kiste	leere Cigarrenkistchen	—	70	514	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
515	U	X	18	Colli	Töpfe	—	163	515	Witten	Bergisch-Märkische	
516	V	—	1	Sack	knollenartige Gartengewächse	—	—	516	Schöningen	Braunschweigische	
517	V	643	1	Kiste	Holzwaaren	—	43	517	Mogilno	Oberschlesische	
518	V B O D	2481	1	Fass	Oel	—	340	518	Esch	Reichsbahn	
519	V H	4	1	Kiste	Esswaaren	—	66	519	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
520	V HP	7509	1	„	Papier	—	35	520	Korschen	Preuss. Ostbahn	
521	V P	4964	1	„	Cigarren	—	51	521	Heilbronn	Württembergische	
522	W	—	1	Pack	Seegras	—	32	522	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
523	W	—	1	Fass	Thran	—	—	523	Gevelsberg	„	
524	W	1	1	Korb	Hanf, Kordel und Cylinder	—	106	524	Osnabrück	Köln-Mindener	
525	W	2	1	Sack	Salz	—	126	525	Letmathe	Bergisch-Märkische	
526	W	10	3	„	Kartoffeln	—	424	526	Hörde	„	
527	W	406	1	Fass	leer	—	54	527	Berlin	Berlin-Stettiner	
528	W	2104	1	Kiste	—	—	—	528	Oberhausen	Köln-Mindener	
529	W	7059	1	Fass	Sprit	—	1100	529	Altenbeken	Westfälische	
530	W B	1	1	Lattenverschlag	leer	—	15	530	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
531	W B	1/7	7	Colli	Gusslager	—	342	531	Aplerbeck	Bergisch-Märkische	
532	W B	19	1	Fass	Petroleum	—	341	532	Berlin	Berlin-Görlitzer	aus Wagen 9665 M H B entladen.
533	W B	32	1	Kiste	Metallpatronen	—	65	533	Frankfurt	Hess. Ludwigsb.	
534	W C	9	1	Ballen	Tabaksblätter	—	206	534	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
535	W D	1911	1	Kiste	—	—	26	535	Berlin	Berlin-Anhaltische	
536	W C M K	1130	1	„	leer	—	25	536	Oberhausen	Köln-Mindener	
537	W F	3/4	2	Fass	Obst	—	343	537	Lennep	Bergisch-Märkische	
538	W G	5502	1	Kiste	leer	—	34	538	Oberhausen	Köln-Mindener	
539	W K	3333. 4164	2	Kisten	Wollwaaren	—	40	539	Holzwickede	Bergisch-Märkische	
540	W L	309	1	Kiste	leer	—	11	540	Oberhausen	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
541	W L	334	1	Kiste	Wäsche	—	50	541	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
542	W M	917	1	„	—	—	70	542	Opladen	Bergisch-Märkische	
543	W P	841	1	Oxhoft	leer	—	110	543	Stettin	Berlin-Stettiner	
544	W S	—	1	Collo	Ofentheil	—	—	544	Münster	Westfälische	
545	W S	8	1	„	Tischtheile	—	58	545	Berlin	Berlin-Stettiner	
546	W S	44	10	Kisten	Feuerzeug	—	350	546	Unna	Bergisch-Märkische	
547	W S	3045	1	Kiste	Stärke	—	60	447	Dortmund	„	
548	W & S	10569	1	„	leer	—	20	548	Braunschweig	Braunschweigische	
549	W S H	166	1	Päckchen	Speicher	—	7	549	Flémalle he.	Niederl. Staatsb.	
550	W T	9	1	Kiste	Eisenwaaren	—	57	550	Remscheid	Bergisch-Märkische	
551	W Z	5	1	Fass	Petroleum	—	288	551	Langendreer	„	bezettelt: Leipzig-Langendreer.
552	Z H / C B	—	1	Sack	Schlemmkreide	—	202	552	Braunschweig	Braunschweigische	
					B. Colli mit Adressen:						
553	Actien-Gesellschaft Witten.	—	1	Sack	Mehl	—	148	553	Bochum	Bergisch-Märkische	
554	Vorm. Amt Kgl. Regierung Breslau.	—	2	Fass	leer	—	360	554	Strassburg	Reichsbahn	
555	E. Aron & Co.	—	1	Pack	Säcke	—	95	555	Stettin	Berlin-Stettiner	
556	Director Bartels Gera.	—	1	Kiste	Wurst etc.	—	18	556	Gotha	Thüringische	
557	Berliner Actien-brauerei.	—	1/8	Tonne	leer	—	16	557	Stettin	Berlin-Stettiner	
558	J. Binsfeld Köln.	4	1	—	leinene Decke	—	18	558	Hamm	Köln-Mindener	
559	S. Blum.	—	10	Säcke	leere Säcke	—	—	559	Passau	Bayer. Ostbahnen	
560	Blumenfeld & Wollnitz.	—	1	—	Firmenschild	—	40	560	Ratibor	Oberschlesische	
561	Boelzow.	—	1/4	Tonne	leer	—	37	561	Berlin	Berlin-Stettiner	
562	Bouchier.	29	1	Fass	Oel	—	364	562	Esch	Reichsbahn	
563	Bouchotte à Metz.	—	1	Pack	Säcke	—	—	563	Metz	„	
564	Brandel.	—	1	Fass	leer	—	25	564	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
565	Bremer & Hoffstadt Neuss.	4788 / 15405	2	Sack	Mehl	—	—	565	Soest	Bergisch-Märkische	
566	Clausen.	—	1	—	Theerdecke	—	—	566	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
567	J. C. Cohn Bernburg.	—	3	Säcke	Weizen	—	—	567	Culmbach	„	
568	A. b. Coy.	—	1	Pack	Hackeln	—	—	568	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
569	Gebr. Dittmann.	3926	1	Fass	leer	—	34	569	Minden	Köln-Mindener	
570	Ernst Ehring Berlin.	—	1	Sack	Weizen	—	203	570	Fürstenwalde	Niederschles.-Märk.	
571	Elysium.	—	1/4	Tonne	leer	—	26	571	Stettin	Berlin-Stettiner	
572	H. Faber.	—	1	Milchfass	„	—	28	572	Schwedt a. O.	„	
573	Frey.	—	1	—	eiserner Maschinentheil		51	573	Untergriesheim	Württembergische	
574	Gebr. Friedmann.	—	2	Spiritusfässer	leer	—	—	574	Berlin	Berlin-Anhaltische	
575	M. Fuchs.	1872	1	Bierfass	„	—	15,5 Liter	575	Essingen	Württembergische	
576	Chemisch präparirte Presskohle von Apotheker Funke in Witten.	—	5	Kisten	—	—	735	576	Ruhrort	Bergisch-Märkische	bez. Dahlhausen nach Haltern.
577	Gebr. Gerlach „ Moshake.	—	1 / 1	Pack / „	Säcke	—	180	577	Vienenburg	Braunschweigische	
578	Graisse Blanche.	1166	1	Fass	Schmiere	—	250	578	Esch	Reichsbahn	
579	Gürth Weissenfels.	786	1	„	leer	—	—	579	Halle	Thüringische	
580	Hannover	337 / 339	2	—	Spannketten	—	—	580	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
581	Henninger	2608	1	Fass	leer	—	—	581	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
582	Th. Holvenbach in Euskirchen.	—	1	Pack	Säcke	—	62	582	Lippstadt	Westfälische	beklebt: Soest-Lippstadt.
583	Jacob Söhn.	—	1	Collo	Tabak	—	33	583	Berlin	Berlin-Stettiner	
584	Minna Jangerl Bork.	—	1	Kiste	Bücher	—	90	584	Dortmund	Bergisch-Märkische	
585	Internat. Handels-Ges. Berlin.	I/II	2	Pack	Säcke	—	—	585	Stettin	Berlin-Stettiner	
586	Internat. Handels-Ges. Berlin.	II	1	Pack	Säcke	—	—	586	„	„	
587	Licops van de Ryst.	—	1	Bündel	leere Säcke	—	91	587	Tongeren	Niederl. Staatsb.	
588	E. Methlow	—	1	Kiste	leer	—	14	588	Berlin	Berlin-Stettiner	

Laufende Nr.	Der Colli.							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur.		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
589	Noack Amt Neuendorf.	—	2	Fass	leer	—	47	589	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	
590	Ed. Oberbreyer.	—	2	Pack	leere Säcke	—	221	590	Oschersleben	Braunschweigische	
591	Ortner.	34	1	Fass	leer	—	27	591	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
592	Moritz Pinkas.	—	1	Sack	Farbholz	—	35	592	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
593	Pless.	—	1	Collo	Gardinenstangen	—	3	593	Gleiwitz	Oberschlesische	
594	Portland-Cement Dyckerhoff & Söhne Mannheim Amöneburg bei Biebrich.	—	1	Säckchen	Cement	—	73	594	Lichtenfels	Werrabahn	
595	Pouronet.	2098	1	Kiste	unbekannt	—	46	595	Metz	Reichsbahn	
596	G. Ramdohr Oschersleben.	—	1	Decke	—	—	—	596	Vienenburg	Braunschweigische	
597	Ranzin.	—	1	Kübel	Butter	—	68	597	Berlin	Berlin-Stettiner	
598	Fabr.-Stempel: Leinenplanfabrik von A. Rasswitz.	—	1	Decke	—	—	—	598	Vienenburg	Braunschweigische	
599	Renauld Luneville.	—	2	Harasse	leer	—	82	599	Pagny	Reichsbahn	
600	A. Riebeck.	3799	1	Ballon	Solaröl	—	140	600	Grimmenthal	Werrabahn	
601	Agnes Röller.	—	1	Ballen	Betten	—	89	601	Oberhausen	Köln-Mindener	
602	Rosenthal Paderborn.	—	1	Pack	leere Säcke	—	76	602	Lübeck, Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	
603	Rottishofer Rittishauser Stamm Schletheim.	—	3	Sack	Gyps	—	316	603	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
604	Ph. Scherbel Breslau.	—	1	Pack	leere Säcke	—	63	604	Lübeck, Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	
605	Schlossbrauerei Schoenebeck.	—	1	Tonne	Bier	—	—	605	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
606	Schönebeck Tivoli.	— —	1 3	Tonnen	unbekannt	—	1344	606	„	Oberschlesische	
607	Schüler in Erwitte.	—	12	Pack	Säcke	—	—	607	Soest	Westfälische	
608	Sackleihanstatt S. Silbermann.	—	1	„	Säcke	—	—	608	Stettin	Berlin-Stettiner	
609	Stettiner Bergschloss-Brauerei.	—	1/8	Tonne	leer	—	15	609	„	„	
610	Tivoli.	—	1	„	Bier	—	—	610	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
611	M. W. Walter.	—	1	Pack	Säcke	—	53	611	Berlin	Berlin-Stettiner	
612	Weissenburg-Strassburg.	125	2	Fass	leer	—	—	612	Strassburg	Reichsbahn	
613	Wien.	4712	1	Kiste	unbekannt	—	11	613	Frankfurt	Hess. Ludwigsbahn	
					C. Colli mit Nummern:						
614	blau I	—	1	Bund	Eisen	—	92	614	Coburg	Werrabahn	
615	weiss I	—	1	—	Blechstürze	—	—	615	Leipzig	Thüringische	
616	I weiss	—	18	Stück	Eisen	—	288	616	Langendreer	Bergisch-Märkische	
617	II weiss	—	22	„	Eisen	—	1060	617	„	„	
618	grün III	—	1	—	Stabflacheisen	—	10	618	Sonneberg	Werrabahn	
619	III weiss	—	4	Stück	Eisen	—	640	919	Langendreer	Bergisch-Märkische	
620	IIIIII	—	1	—	eis. Welle	—	52	620	Cassel	„	
621	VII	—	1/2	Tonne	Heringe	—	147	621	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
622	1 weiss	—	1	Stange	Eisen	—	67	622	Berlin	Berlin-Anhaltische	
623	—	1/7	7	—	leere Oxhoftfässer	—	—	623	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
624	—	11a	1	Sack	Möbel	—	26 1/2	624	Simbach	Bayer. Staatsbahn	
625	—	15	1	Stück	Gepäck	—	—	625	Berlin	Magdeb.-Halberst.	ab Düsseldorf.
626	—	27	1	Verschlag	Maschinentheile	—	363	626	Simbach	Bayer. Staatsbahn	
627	—	51	1	Fass	Oel	—	—	627	Soest	Bergisch-Märkische	
628	—	59	1	„	leer	—	55	628	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
629	—	102	1	schwarzer Holzkasten	—	—	33	629	Berlin	Berlin-Anhaltische	
630	—	200. 9	1	Kiste	leer	—	47	630	Emmerich	Köln-Mindener	
631	—	359	1	Fass	eine leere Krucke	—	39	631	Ratibor	Oberschlesische	
632	—	429	1	„	Essig	—	492	632	„	„	
633	—	606	1	Korb	Lack	—	49	633	Braunschweig	Braunschweigische	
634	—	878	1	Sack	leere Säcke	—	60	634	„	„	bekl. Fabrik Uefingen.
635	—	944	1	Kiste	Wein	—	114	635	Mülhausen	Reichsbahn	
636	—	1014	1	Fass	Oel	—	377	636	Hagen	Bergisch-Märkische	bez. Hagen.
637	—	1955	1	„	unbekannt	—	172	637	Passau	Bayer. Ostbahnen	
638	—	2698	1	Theerdecke	—	—	—	638	Lindau	Bayer. Staatsbahn	

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur. — Marke.	Signatur. — Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Lagerort — Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
639	—	2824	1	Fass	Branntwein	—	40	639	Bochum	Bergisch-Märkische	
640	—	4099	1	Sack	Graupen	—	100	640	„	„	
641	—	4309	1	Ballen	leer	—	—	641	Halle	Thüringische	
642	—	5087	1	Kiste	Glas	—	94	642	Heilbronn	Württembergische	
643	—	5807	1	„	Gewürze	—	30	643	Hassfurt	Bayer. Staatsbahn	
644	—	5899	1	Ballon	leer	—	—	644	Halle	Thüringische	
645	—	6204	1	Fass	Eisenwaaren	—	216	645	Dortmund	Bergisch-Märkische	
646	—	8078	1	Ballon	leer	—	—	646	Halle	Thüringische	
647	—	9480	1	„	„	—	—	647	„	„	
648	—	14657 14658 14659 14660 14661	5	Ballons	Chemikalien	—	515	648	Danzig	Berlin-Stettiner	
					D. Colli mit Figuren:						
649		—	1	Tonne	leer	—	54	649	Berlin	Berlin-Stettiner	
650		1963	1	Fass	„	—	30	650	Gotha	Thüringische	
651		2977 2979	3	Körbchen	Candiszucker	—	63	651	Bentheim	Niederl. Staatsb.	
652		3064	1	Fass	Säcke mit Sämerei	—	162	652	Geestemünde	Hannoversche	
653	+	684	1	Korb	Tabak	—	46	653	Emmerich	Köln-Mindener	
654	3	8163	1	Ballen	Leinen	—	383	654	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
655	B	1210	1	Fass	Wein	—	340	655	Braunschweig	Braunschweigische	
656	B	9285	1	Kiste	—	—	23	656	Neustadt-Ebersw.	Berlin-Stettiner	
657	E	15460	1	Fass	leer	—	19	657	Marburg	Main-Weser-Bahn	
658	ES	338 586 510 288	4	„	„	—	204	658	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
659	F	12495	2	—	Bretter	—	20	659	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
660	GC	7007	1	Kiste	gefüllt	—	32	660	Köln, Gereon	Rheinische	
661	HC	210	1	„	Wein	—	43	661	Berlin	Berlin-Stettiner	
662	JT	16097	1	„	unbekannt	—	$51^1/_2$	662	Nordhausen	Halle-Casseler	
663	K	515	1	Kiste	—	—	17	663	Neustadt-Ebersw.	Berlin-Stettiner	
664	K	5479	1	Tonne	leer	—	60	664	Berlin	„	
665	LE	25	1	Ballen	—	—	190	665	Stargard	„	
666	R	722	1	Korb	leer	—	20	666	Frankfurt a. M.	Main-Neckar-Bahn	
667	SD	478	1	Kiste	—	—	—	667	Anclam	Berlin-Stettiner	
668	T	5833	1	Tonne	leer	—	71	668	Stettin	„	
669		4680/1	2	Kübel	Butter	—	305	669	Dortmund	Bergisch-Märkische	
670		6225	1	Ballen	—	—	76	670	Mülheim a. Rh.	„	
671	C	1896	1	Pack	Säcke	—	53	671	Hainholz	Hannoversche	
672	CR	2123	1	Fass	leer	—	—	672	Gerstungen	Thüringische	
673	F	7684	1	Kiste	—	—	—	673	Cleve	Rheinische	
674	FO	2181	1	„	unbekannt	—	—	674	Soest	Westfälische	Greiz-Leipzig.
675	R	151	1	Sack	Weissleder	—	117	675	Berlin	Berlin-Stettiner	
676	S	3216	1	Ballen	—	—	59	676	Stettin	„	
677	S	8083	1	Fass	leer	—	218	677	Esch	Reichsbahn	
678	θ	370 378	2	Ballen	Tabak	—	340	678	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
679	H	2564 2565	2	Kisten	—	—	116 119	679	Pasewalk	Berlin-Stettiner	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
680	JWV	824	1	Kiste	Blumenzwiebel	—	126	680	Deutz	Köln-Mindener	
681	PB E P	—	5	Sack	Mohnsaat	—	—	681	Erfurt	Thüringische	
682	—θ—	—	3	Fass	leer	—	—	682	Halle	„	
683	X◇X	10	1	—	eiserne Platte	—	300	683	Köln, Gereon	Rheinische	
684	XX	293	1	Ballen	Pfeifenrohre	—	80	684	Barmen	Bergisch-Märkische	
685	X◇X	3233	1	Pack	3 Körbe	—	39	685	Münster	Westfälische	
686	XBX H S	3343	1	Kiste	—	—	38	686	Berlin	Berlin-Stettiner	
687	XBMX	2951	1	Fass	leer	—	80	687	Gotha	Thüringische	
688	XBMX	2952	1	„	„	—	80	688	„	„	
689	XDX	8461	1	Tonne	„	—	61	689	Berlin	Berlin-Stettiner	
690	XNX	1079	1	Kiste	Manschetten	—	36	690	Duisburg	Köln-Mindener	
691	XRX	764 765 433 440	4	Kisten	leer	—	—	691	Kreiensen	Braunschweigische	
692	(R)	3530	1	Fass	unbekannt	—	106	692	Rottweil	Württembergische	
693	(B)	2675	1	Gebinde	—	—	606	693	Berlin	Berlin-Stettiner	
694	weisser Strich	—	2	Stangen	Eisen	—	3	694	Stettin	„	
					E. Colli ohne Signatur:						
695	—	—	1	Ballen	Gewebe	—	44	695	Berlin	Niederschles.-Märk.	
696	—	—	1	Ballon	Solaröl	—	—	696	Gerstungen	Thüringische	
697	—	—	20	„	leer	—	—	697	Halle	„	
698	—	—	1	Ballot	—	—	50	698	Gelnhausen	Frankfurt-Bebraer	Gepäckstück
699	—	—	10	Barrel	leer	—	—	699	Halle	Thüringische	
700	—	—	4	Bund	Krüge	—	100	700	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
701	—	—	1	Theerdecke	—	—	—	701	Lindau	„	
702	—	—	1	—	getheerte Decke	—	—	702	Hamm	Köln-Mindener	
703	—	—	1	—	leinene Decke	—	—	703	„	„	
704	—	—	1	Rolle	Eimer	—	45	704	Dortmund	Bergisch-Märkische	
705	—	—	2	Fässchen	Sardellen	—	22	705	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
706	—	—	1	Fass	Petroleum	—	64	706	Aschaffenburg	Bayer. Staatsbahn	
707	—	—	1	Petroleumfass	leer	—	64	707	Geestemünde	Hannoversche	
708	—	—	1	Fass	ein leerer Sack	—	30	708	München	Bayer. Ostbahnen	Rosenheim bez.
709	—	—	1	„	leer	—	30	709	Gotha	Thüringische	
710	—	—	1	Sack	„	—	70	710	München	Bayer. Ostbahnen	
711	—	—	1	Fass	„	—	—	711	Utrecht	Niederl. Staatsbahn	
712	—	—	1	„	Theer	—	432	712	Berlin	Berlin Anhalter	
713	—	—	1	Pack	Holzschachteln	—	65	713	München	Bayer. Ostbahnen	
714	—	—	15	„	Holzschläuche	—	?	714	Metz	Reichsbahn	
715	—	—	1	Paar	Holzschuhe	—		715	Bentheim	Niederl. Staatsbahn	
716	—	—	1	—	hölzernes Untergestell	—	31	716	Jagstfeld	Württembergische	
717	—	—	1	Bodenkarre	—	—	—	717	Berlin	Berlin-Anhalter	
718	—	—	1	—	grün gestrichener Kasten-Untersatz	—	8	718	Colberg	Berlin-Stettiner	
719	—	—	1	Keilkissen	—	—	7	719	Osnabrück	Köln-Mindener	
720	—	—	1	Kiste	Bückinge	—	$5^1/_2$	720	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
721	—	—	1	Kistchen	Essenzen	—	23	721	München	Bayer. Ostbahnen	
722	—	—	1	Holzkistchen	anscheinend Kleider	—	30	722	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
723	—	—	1	Kiste	Holzleisten	—	20	723	Stuttgart	Württembergische	
724	—	—	1	„	Parquetböden	—	358	724	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
725	—	—	1	„	leer	—	70	725	Gotha	Thüringische	
726	—	—	1	Koffer	unbekannt	—	73	726	München	Bayer. Ostbahnen	
727	—	—	1	Bund	Stahldraht	—	46	727	Grimmenthal	Werrabahn	
728	—	—	15	Rollen	Draht	—	1922	728	Dombrowka	Märkisch-Posener	bez. Neisse (Peterwitz)
729	—	—	1	Collo	Eisen	—	23	729	Bremerhaven	Hannoversche	
730	—	—	20	Colli	Eisen	—	94	730	Hasselt	Niederl. Staatsbahn	
731	—	—	2	Pack	Eisen	—	120	731	Steele	Bergisch-Märkische	
732	—	—	1	Parthie	Eisen	—	70	732	Deutz	Köln-Mindener	
733	—	—	1	Pack	altes Eisen	—	35	733	Cassel	Main-Weser-Bahn	
734	—	—	1	Sack	altes Eisen	—	30	734	Stettin	Berlin-Stettiner	
			1	Fass	altes Eisen	—	92				
735	—	—	11	Stab	Eisen	—	6	735	Bentheim	Niederl. Staatsbahn	
736	—	—	1	Stück	Reifeisen	—	10	736	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
737	—	—	3	Stangen	Rundeisen —	314	737	Vienenburg	Braunschweigische	
738	—	—	3	Pack	Stangeneisen —	—	738	Gerstungen	Thüringische	
739	—	—	2	Colli	Guss —	16	739	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
740	—	—	20	„	Gusseisentheile —	113	740	Ratibor	Oberschlesische	
741	—	—	2	Stangen	Stahl —	10	741	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
742	—	—	1	Bund	Federstahl —	34	742	Meiningen	Werrabahn	
743	—	—	1	—	eiserne Achse —	1020	743	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
744	—	—	1	Partie	eiserne Fassreifen —	57	744	Fröndenberg	„	
745	—	—	1	Pack	eiserne Häfen —	10	745	München	Bayer. Ostbahnen	
746	—	—	2	—	eiserne Harken —	14	746	Lochem	Niederländ. Staatsb.	
747	—	—	2	—	eiserne Ketten —	79	747	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
748	—	—	1	—	Eisenplatte —	19	748	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
749	—	—	1	—	eisernes Rad —	30	749	Stolp	Berlin-Stettiner	bekl. „Danzig."
750	—	—	2	—	eiserne Riemenscheiben	7	750	Friedrichshafen	Württembergische	
751	—	—	1	Gebund	Eisenröhren —	63	751	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
752	—	—	1	—	eiserner Thürrahmen —	47	752	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
753	—	—	1	—	eiserner Topf —	—	753	Czerwinsk	Preuss. Ostbahn	
754	—	—	1	Stück	eiserne Transmissionsachse	380	754	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
755	—	—	1	—	eiserne Walze ca. $\frac{1}{2}$ m l.	29	755	Mainz	Nassauische	
756	—	—	1	—	Aschenkasten von Guss —	—	756	„	Hess. Ludwigsb.	
757	—	—	1	—	gusseisernes Rohr —	284	757	Ufflingen	Reichsbahn	
758	—	—	1	—	gusseiser. Schwungrad —	50	758	Siegburg	Köln-Mindener	
759	—	—	1	—	mess. Rohr —	$9\frac{1}{2}$	759	Treysa	Main-Weser-Bahn	
760	—	—	1	—	Maschinenrohr von Messing	14	760	Leipzig	Thüringische	
761	—	—	3	—	Gasröhren —	72	761	Oberhausen	Köln-Mindener	
762	—	—	5	Stück	Gewichte —	45	762	„	„	
763	—	—	1	—	Kohlenpfanne —	2	763	Coburg	Werrabahn	
764	—	—	1	Collo	Maschinentheil —	28	764	Basel	Reichsbahn	
765	—	—	1	Walze	— —	—	765	Holzminden	Braunschweigische	
766	—	—	1	Körbchen	gefüllt —	31	766	Remagen	Rheinische	
767	—	—	1	Korb	Leim —	215	767	München	Bayer. Ostbahnen	
768	—	—	1	„	leer —	8	768	Minden	Köln-Mindener	
769	—	—	2	Körbe	„ —	22	769	Gau-Algesheim	Hess. Ludwigsb.	
770	—	—	1	—	weiss. Reisekorb mit Wachstuchdeckel —	—	770	Nordhausen	Halle-Casseler	
771	—	—	1	Tragkorb	leer —	8	771	Erlangen	Bayer. Staatsbahn	
772	—	—	1	Kübel ohne Deckel	„ —	12	772	Münster	Westfälische	
773	—	—	97	—	Mauersteine —	—	773	Halle	Thüringische	
774	—	—	1	—	Ofentheil —	88	774	Groningen	Niederländ. Staatsb.	
775	—	—	41	Packete	mit wissensch. Büchern	—	775	Halle	Halle-Casseler	
	A F Paris	253	1	Sack	dazu —					
	Verlag von Gebr. Paetel Berlin	—	2	Emballi	Pappen-Etiquets —					
776	—	—	1	Pack	Papierabfälle —	200	776	München	Bayer. Ostbahnen	
777	—	—	1	„	Strohpapier —	40	777	Chemnitz	Sächs. Staatsbahn	
778	—	—	1	„	Säcke —	82	778	Pr. Stargard	Preuss. Ostbahn	
779	—	—	1	„	2 leere Säcke —	—	779	Eisenach	Thüringische	
780	—	—	2	„	ord. Leinwand —	10	780	Ratibor	Oberschlesische	
781	—	—	2	„	Säcke —	125	781	Lippstadt	Westfälische	
782	—	—	3	„	Schaufeln —	96	782	Ratibor	Oberschlesische	
783	—	—	4	Pack (Bündel)	— —	45	783	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
784	—	—	5	Pack	Säcke —	260	784	Leer	Westfälische	Ein Sack ist „Stroband" gezeichnet.
785	—	—	1	Sack	ansch. Asche —	100	785	Braunschweig	Braunschweigische	
786	—	—	1	„	Borsten —	69	786	Berlin	Berlin-Stettiner	
787	—	—	1	„	Flachs und Gemüse —	150	787	Königsberg	Ostpreuss. Südbahn	
788	—	—	1	„	Getreide —	—	788	Dordrecht	Niederländ. Staatsb.	
789	—	—	1	„	Kleider —	15	789	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
790	—	—	1	lein. Sack	Kleider —	20	790	„	„	
791	—	—	1	Sack	Mehl —	190	791	Dortmund	Bergisch-Märkische	
792	—	—	1	„	Mehl —	200	792	Berlin	Berlin-Stettiner	
793	—	—	2	Säcke	Kalkmehl —	400	793	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
794	—	—	1	Sack	leere Säcke —	38	794	Braunschweig	Braunschweigische	
795	—	—	1	„	leere Getreidesäcke —	55	795	Hohenstein-Ernstthal	Sächs. Staatsbahn	
796	—	—	1	„	2 Schachteln u. 1 Päckchen Weisszeug u. Kleider	30	796	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
797	—	—	2	Stück	kleine Schiefertafeln —	—	797	Eisenach	Werrabahn	
798	—	—	2	„	Siebe —	1	798	Bentheim	Niederländ. Staatsb.	
799	—	—	2	—	Signalflaggen mit Futeral, 1 roth, 1 grün, —	—	799	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
800	—	—	6	—	Springel —	—	800	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
801	—	—	1	—	Stuhl —	—	801	Groningen	Niederländ. Staatsb.	
802	—	—	1	Cementtonne	— —	15	802	Berlin	Berlin-Stettiner	
803	—	—	1	Tonne	leer —	25	803	„	„	
804	—	—	17	Tonnen	„ —	1560	804	„	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
805	—	—	2	—	gebogene Wagenachsen	—	805	Enschedé	Niederländ. Staatsb.	
806	—	—	18	—	Wagenbuchsen —	95	806	Conitz	Preuss. Ostbahn	
807	—	—	1	—	Wagenfeder —	18	807	Bielefeld	Köln-Mindener	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
1	A F	247	1	Sack	Pflaumen —	100	1	Pest	Oesterr. Staatsb.	
2	A H	16	1	Fass	Soda —	1206	2	Brünn	„	
3	A (Monogramm)	125	1	Sack	Möbelfedern —	113	3	Carlsbad	Buschtêhrader	
4	A P	1726	1	Fass	unbekannt —	73	4	Komotau	„	
5	A St P	—	1	Pack	Säcke —	34	5	Wien	Oesterr. Staatsb.	
6	B	145	4	—	leere Körbe —	14	6	Bubna	Buschtêhrader	
7	B A G	45435	1	Pack	Papier —	15	7	Prag	Böhm. Westbahn	
8	C P	2085	1	Fass	unbekannt —	1080	8	Liesing	Oesterr. Südbahn	
9	E NV	2944 4136	1 1	Kisten	„ —	79 130	9	Bursztyn	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	Anklebzettel: Bielitz-Bursetgen.
10	F	1/11	11	Ballen	leere Säcke —	580	10	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
11	FB (Monogramm)	1368/1380	13	„	Papier —	1109	11	Szegedin	Oesterr. Staatsb.	
12	F E	8	1	Sack	Rollgerste —	48	12	Schwarzach	Vorarlberger	bezettelt: Bregenz-Schwarzach.
13	F G	2351	1	Kiste	leeres Geschirr —	50	13	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
14	G	10997	1	„	unbekannt —	96	14	Beraun	Böhm. Westbahn	bez. Klagenfurt-Prag
15	G B	5	1	„	Kohlenprobe —	154	15	Bodenbach	Oesterr. Staatsb.	
16	H C	6108	1	„	unbekannt —	148	16	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
17	H K	2	1	Stück	landwirthschaftl. Maschine	461	17	Szegedin	Oesterr. Staatsb.	
18	HK (Monogramm)	59	1	Fass	Petroleum —	319	18	Bubna	Buschtêhrader	
19	HK (Monogramm)	13360	1	Korb	Diverse —	56	19	Neustraschitz	„	
20	H M	8533	1	Kiste	unbekannt —	73	20	Hennersdorf	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 28. October 1873.
21	HR (Monogramm)	75	1	Ballen	Manufacte —	307	21	Pardubitz	Oesterreich. Staatsb.	
22	HV (Monogramm)	7420	1	Korb	unbekannt —	37	22	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
23	J B	67	1	Ballen	Wolle —	249	23	Bubna	Oesterr. Staatsbahn	
24	J D	73	1	„	„ —	201	24	„	„	
25	J F	78591	1	Rolle	unbekannt —	5	25	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
26	J J	2679	1	Kiste	„ —	325	26	Temesvar	Oesterr. Staatsbahn	
27	J W	23	1	Fass	Petroleum —	265	27	Rankweil	Vorarlberger —	Von der eignen Station Bregenz angel.
28	K	1133	1	„	Eisenwaare —	146	28	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
29	L	2	1	Kiste	unbekannt —	14	29	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
30	L Z R	—	2	Ballen	leere Säcke —	75	30	Znaim	Oesterreich. Staatsb.	
31	M	32	1	Fass	unbekannt —	162	31	Pressburg	„	
32	M G	9	1	Kiste	eiserne Tragfeder —	110	32	Segen Gottes	„	
33	M S	689	1	Ballen	unbekannt —	21	33	Pest	„	
34	N B	—	1	Stück	Plache —	—	34	Wien	„	
35	N D	1	1	Fass	unbekannt —	332	35	Liesing	Oesterr. Südbahn	
36	N P F	10901	1	Ballen	Papier —	112	36	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
37	PF (Monogramm)	—	3	Fässer	leer —	—	37	Michelob	Buschtêhrader	
38	R	—	1 2	Ballen	Kümmel — Mohn —	108 242	38	Kl. Schwechat	Oesterr. Staatsb.	
39	R	66	1	Kiste	Unschlitt —	44	39	Michelob	Buschtêhrader	
40	R M S	3	1	Fass	Senf —	25	40	Laibach	Oesterr. Südbahn	
41	SR (Monogramm)	1095	1	Kiste	leere Flaschen —	133	41	Eger	Buschtêhrader	
42	S	1	1	„	unbekannt —	173	42	Bruck a/L.	Oesterr. Staatsb.	
43	S	13	1	Ballen	Papier —	70	43	Freudenthal	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 21. Decbr. 1873.
44	S	16/18	3	Fässer	leer —	45	44	„	„	seit 21. Decbr. 1873.
45	S	33	1	Ballen	Wolle —	115	45	Pest	Oesterreich. Staatsb.	
46	S D	2	1	Sack	Hirse —	150	46	Budweis	Kaiser Fr.-Josef-B.	
47	S G	—	6	Ballen	Wolle —	1160	47	Wien	Oesterreich. Staatsb.	
48	S T B	—	1	Fass	unbekannt —	167	48	Pressburg	„	
49	T B	7436	1	Fassl	„ —	10	49	Krupa	Buschtêhrader	
50	T F	—	2	Fässer	leer —	44	50	Michelob	„	
51	T F	unleserlich	1	Fass	leer —	33	51	St. Valentin	Kronprinz Rudolf-B.	
52	V G F	2102	1	Kiste	unbekannt —	60	52	Wien Mth.	Oesterr. Südbahn	
53	V S	4442	1	Fass	Essig —	485	53	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
54	W C	147	1	Pack	Stricke —	85	54	Rakonitz	Buschtêhrader	
55	W C	148	1	Korb	Flüssigkeit —	51	55	„	„	
56	W S	360	1	Fass	unbekannt —	27	56	Komotau	„	
57	Z	8	1	Ballen	Strazzen —	77	57	Priesen	„	

Laufende Nr.	Der Colli – Signatur. – Marke.	Der Colli – Signatur. – Nr.	Der Colli – Anzahl.	Der Colli – Art der Verpackung.	Der Colli – Inhalt.	Der Colli – Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort – Station.	Lagerort – Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Colli mit Adressen:					
58	Adresse	—	1	Koffer	unbekannt —	140	58	Tirschnitz	Buschtêhrader	
59	„Bücher"	—	1	Kiste	Bücher —	62	59	Leoben	Kronpr. Rudolfbahn	
60	Dreher	—	2	Fässer	à 1 Eimer, leer —	70	60	Michelob	Buschtêhrader	
61	Glaser	—	1	Sack	Graupen —	41	61	Staab	Böhm. Westbahn	Saaz-(Staab)
62	Caspar Lang Feldkirch.	—	1	Kiste	Käse —	42	62	Schwarzach	Vorarlberger	
63	Libotschan.	diverse	10 18 6	— — —	leere $^{1}/_{2}$-Eimerfässer —	250 756 432	63	Saaz	Buschtêhrader	
64	Anton Rosenberg.	—	1	Ballen	leere Säcke —	22	64	St. Valentin	Kronpr. Rudolfbahn	
65	Schwitzer.	—	3	Pack	Säcke —	93	65	Tornocz	Oesterr. Staatsb.	
66	Johann Steiner.	9	1	Obstfass	leer —	95	66	Studenzen	Ungar. Westbahn	
					C. Colli mit Nummern:					
67	—	2	1	Fass	leer (gebraucht) —	13	67	Prag (Sandthor)	Buschtêhrader	
68	—	5	3	Pack	Säcke —	193	68	Bodenbach	Oesterr. Staatsb.	
69	—	11	1	Ball	Säcke —	25	69	Dioszegh	„	
70	—	17	1	Koffer	Effecten —	57	70	Marburg	Oesterr. Südbahn	
71	—	21 22	1	Fass	leer —	350	71	Bucecea	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
72	—	76	1	Ball	Säcke —	48	72	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
73	—	88	1	Bund	Draht —	26	73	Olmütz	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 25/8. 1873.
74	—	143/146	4	Ballen	Caffé —	488	74	Pest	Oesterr. Staatsb.	seit 2/12. 1872.
75	—	204	1	Fass	Schlocken —	625	75	Jägerndorf	Mähr.-Schles. Centralbahn	
76	—	273	1	Kiste	Säure —	475	76	Pest	Oesterr. Staatsb.	
77	—	4060	1	„	unbekannt —	163	77	Bodenbach	„	
					D. Colli mit Figuren:					
78		1/2	2	Ballen	unbekannt —	86	78	Wien	Oesterr. Staatsb.	
79		—	1	Barell	leer —	66	79	Freudenthal	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 21/12. 1873.
					E. Colli ohne Signatur:					
80	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	20	80	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
81	—	—	1	„	Säcke —	23	81	Saaz	Buschtêhrader	
82	—	—	3	„	Hadern —	529	82	Pest	Oesterr. Staatsb.	
83	—	—	1	Brod	Zucker —	19	83	Trübau	„	
84	—	—	2	Stück	Brustbäume —	—	84	Graz	Ungar. Westbahn	
85	—	—	4	Colli	Ofentheile —	3	85	Brüsau	Oesterr. Staatsb.	
86	—	—	1	Fass	leer —	30	86	St. Valentin	Kronpr. Rudolfbahn	
87	—	—	1	„	„ —	60	87	Freudenthal	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 21/12. 1873.
89	—	—	1	„	leer (gebraucht) —	75	88	Königsberg	Buschtêhrader	
89	—	—	1	„	leer —	80	89	Marburg	Oesterr. Südbahn	
90	—	—	2	Fässer	„ —	218	90	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linie	
91	—	—	1	Kistchen	geschlemmte Kreide (Chamotteziegel) —	10	91	Eger	Buschtêhrader	
92	—	—	1	Kiste	Cigarren und Wollstoffe	15	92	Schwarzach	Vorarlberger	Von der eigenen Station Feldkirch.
93	—	—	1	„	unbekannt —	28	93	Bubna	Buschtêhrader	
94	—	—	6 1	Stück „	leere Kisten — „ Neigen —	400	94	Szt. Gotthard	Ungar. Westbahn	
95	—	—	1	—	Handkoffer —	20	95	Carlsbad	Buschtêhrader	
96	—	—	8	Stück	Emailgesch. (Dalkenbleche)	30	96	Eger	„	
97	—	—	1	Buschen	Schwarzblech	112	97	„	„	
98	—	—	12	Stück	Blechtafeln —	60	98	Hohenstadt	Oesterr. Staatsb.	
99	—	—	1	Bund	Draht —	30	99	Freudenthal	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 16/12. 1872.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
100	—	—	1	Bund	Draht —	112	100	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 16/12. 1872.
101	—	—	2	Stück	Flacheisen 6‴ stark 2″ breit	50	101	Eger	Buschtêhrader	
102	—	—	1	„	Eisenwaaren —	54	102	Hotzendorf	Oesterr. Südbahn	
103	—	—	1	Bund	Rundeisen —	110	103	Brüsau	Oesterreich. Staatsb.	
104	—	—	4	Stück	Gusseisen —	—	104	Michelob	Buschtêhrader	
105	—	—	1	„	gusseiserner Topf —	5	105	Szegedin	Oesterreich. Staatsb.	
106	—	—	1 1	Stück Kiste	kupferner Kessel unbekannt —	20	106	Rottenmann	Kronpr. Rudolf-B.	
107	—	—	1	Stück	Gasrohr —	8	107	Laun	Prag-Duxer	
108	—	—	3	Körbe	leer —	13	108	Bubna	Buschtêhrader	
109	—	—	1	Pack	Säcke —	19	109	Prag	Oesterr. Staatsb.	
110	—	—	1	Sack	diverse Gemüse —	136	110	Lemberg	Lemb.-Cz. Jassy E. Oesterr. Linien	bei der am 30/11. vorgen. Scontirung vorgefunden.
111	—	—	1	„	Gerste —	152	111	Pressburg	Oesterr. Staatsbahn	
112	—	—	1	„	Hafer —	125	112	Trieben	Kronpr. Rudolf-B.	
113	—	—	1	„	Erdäpfel —	140	113	Lemberg	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	bei der am 30/11. vorgen. Scontirung vorgefunden.
114	—	—	2	„	Kleien —	173	114	Marchegg	Oesterr. Staatsb.	
115	—	—	1	„	Knoppern —	50	115	Wien	„	
116	—	—	1	„	Lohe —	86	116	Grussbach	„	
117	—	—	1	„	Weizen —	140	117	Prag	„	
118	—	—	1	Stück	Schaufel —	—	118	Hennersdorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 28/10. 73.
119	—	—	2	„	Steinplutzer —	—	119	Komotau	Buschtêhrader	
120	—	—	1	Handtasche	Reisegepäck —	28	120	Pascani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
121	—	—	1	Stück	hölzerne Waschwanne —	10	121	Znaim	Oesterreich. Staatsb.	
					Nachtrag. Eingegangen am 24. nach Beginn des Satzes. Colli mit Buchstaben, Nummern und ohne Signatur:					
122	A A	—	1	Ballen	Hadern —	120	122	Stockerau	Oesterr. Nordwestb.	
123	AV	2525	1	Kiste	unbekannt —	82	123	Prag	„	
124	E V	139	1	Fass	Eisenvitriol —	925	124	Wien	„	
125	G L	2929	1	„	leer —	60	125	„	„	
126	J K	1	1	Kiste	unbekannt —	136	126	Swetla	„	
127	K P	577 601 578	3	Fass	Petroleum —	332 310 328 970	127	Znaim	„	
128	L S	1442	1	„	Käse —	344	128	Nimburg	„	
129	M V	554	1	Kiste	unbekannt —	112	129	Kuttenberg	„	
130	M Z	1518	1	Sack	Reis —	190	130	Stryj	Dniester-Bahn	
131	—	31	1	Stöckl	Salz —	34	131	D. Brod	Oesterr. Nordwestb.	
132	—	1425	1	Tabakskiste	leer —	27	132	Nimburg	„	
133	—	—	19	alte Fassl	leer —	—	133	Königshain	Süd-Nordd. Verbdgb.	
134	—	—	1	Stück	Handlaterne —	2	134	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
135	—	—	1	Pack	Grünzeug —	5	135	Parschnitz	Süd-Nordd. Verbdgb.	
136	—	—	3	Sack	Roggen —	501	136	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer Güterverkehr via Bingen Mainz-Aschaffenburg.

Am 15. Januar cr. ist der V. Nachtrag, enthaltend Frachtsätze für die Rheinische Station Beuel, in Kraft getreten.

Derselbe ist zum Preise von 3 Sgr. pro Exemplar in unserm Geschäftslocale hierselbst und in unsern Güter-Expeditionen käuflich zu haben.

Köln, den 20. Januar 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Rheinische Eisenbahn.

Am 15. d. M. ist ein Ausnahme-Tarif für Roheisen und Eisenerz von unseren Stationen Aachen, Duisburg (Stadt), Düren, weiler, Essen une Köln nach den Stationen der Kaiserin-Elisabethbahn Wien und St. Valentin in Kraft getreten, worüber das Nähere bei unseren genannten Stationen und in unserm Geschäftslocale zu erfahren ist.

Köln, den 23. Januar 1874.

Die Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 4. Jahrgang 1874. Leipzig, am 16. Februar 1874.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 6. Februar gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 7½ **Sgr.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.						
					A. Colli mit Buchstaben sign.						
1	A	—	2	—	Schaaren	—	30	1	Fulda	Oberhessische	
2	A	1	1	Fass	leer	—	62	2	Falkenberg	Halle-SorauGubener	
3	A	1	1	Kistchen	unbekannt	—	26	3	Giessen	Main-Weser-Bahn	
4	A	1	1	Pack	Betten	—	28	4	Wattenscheid	Rheinische	
5	A	2	1	—	zerbrochener Tisch	—	56	5	Wanne	Köln-Mindener	
6	A	4	1	Fass	leer	—	37	6	Nordhausen	Hannoversche	beschr. Gittelde
7	A	9	1	„	—	—	397	7	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
8	A	22	1	Sack	baumw. Abfall	—	60	8	Oberhausen	„	bez. Ehrenfeld-Oberhausen.
9	A	187	1	Kiste	unbekannt	—	46	9	Breslau	Oberschlesische	
10	A	1843	1	„	Cigarren	—	54	10	Schwelm	Bergisch-Märkische	
11	A	7076	1	Korb	Kandis	—	36	11	Lennep	„	
12	A B	—	1	—	Wiegenstuhl	—	25	12	Deutz	Köln-Mindener	
13	A B	11/12	2	Sack	Spunde	—	175	13	Dortmund	„	
14	A B	472	1	Kiste	Wolle	—	48	14	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	bez. Cassel.
15	AB	4600 4115	2	Fass	leer	—	100	15	Deutz	Köln-Mindener	
16	A C	—	2	Bündel	Eisen	—	156	16	Venlo	Niederl Staatsb.	
17	A C	6	1	Kiste	Gussstahl	—	85	17	Mülheim	Köln-Mindener	
18	A C	1430	1	„	Eisenwaaren (?)	—	106	18	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
19	A D	1	1	„	Gewehre	—	96	19	Trier	Saarbrücker	
20	A F	342	1	„	Thürbeschlag	—	90	20	Dortmund	Bergisch-Märkische	
21	AF	410	1	Pack	3 Körbe und 1 Fass leer	}	76	21 }	„	Köln-Mindener	
22	AF	411	1	„	9 Körbe leer	— }		22 }			
23	A F	8716	1	Kiste	—	—	70	23	Warburg	Bergisch-Märkische	
24	AF S	144/5	2	Bündel	Rothgarn	—	1160	24	Giessen	Köln-Mindener	
25	A G	2537	1	Kiste	f. Holzwaaren	—	234	25	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
26	A G	7917	1	Fass	Essig	—	85	26	Altenhundem	„	
27	A G	8543	1	„	Essig	—	110	27	„	„	
28	A H	—	4	Colli	Mantelofen	—	—	28	„	„	
29	A H	I	1	Kiste	unbekannt	—	92	29	Emden	Westfälische	
30	A H	1	1	Korb	Gemüse und Kleider	—	25	30	Steele	Bergisch-Märkische	bez. Steele.
31	A H	4	1	Kiste	Ofenrahmen	—	30	31	Dortmund	„	
32	AH	25	1	—	Schrank mit 2 Thüren		—	32	Elberfeld	„	bez. Berlin.
33	AH	305	2	—	tannene Schränke	—	172	33	Bochum	„	
34	A H	360	1	Verschlag	Spiegel	—	—	34	Altenhundem	„	
35	AH L	—	1	—	Schrank mit 2 Thren	—	—	35	Elberfeld	„	bez. Berlin.
36	A H N	8358	1	Kiste	Blechwaare	—	125	36	Colberg	Berlin-Stettiner	
37	A J Lübeck }	—	1	Sack	leere Säcke	—	50	37	Hörde (Essen)	Bergisch-Märkische	
38	A J H	1050	1	Fass	Chlorkali	—	620	38	Lochem	Niederl. Staatsb.	
39	AK	711	1	Kiste	Knöpfe	—	66	39	Kattowitz	Oberschlesische	
40	A K S	1975	1	Ballen	Wolle	—	250	40	Dordrecht	Niederl. Stsb.	
41	A L	3082	1	Stange	Stahl	—	45	41	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
42	AM	5937	1	Fass	Wein	—	42	42	Gotha	Thüringische	
43	A M J	—	1	Harras	Töpferwaaren	—	460	43	Essen	Bergisch-Märkische	
44	B M N	5990	1	Kiste	unbekannt	—	178	44	Kattowitz	Oberschlesische	
45	A N	70	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	33	45	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
46	A O	19156	1	Korb	Zucker	—	112	46	Oberhausen	Köln-Mindener	
47	A O	19159	1	Ballen	Reis etc.	—	115	47	„	„	
48	A P	3134	1	Kiste	unbekannt	—	150	48	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
49	ARG	VI	1	Tonne	Heringe	—	300	49	Lippstadt	Westfälische	
50	A R	935	1	Ballen	Bücher	—	36	50	Witten	Bergisch-Märkische	
51	A R	1917	¼	Ohm	Essig	—	85	51	Altenhundem	„	
52	A R	9223	1	Kiste	—	—	61	52	Milspe	„	
53	A S	3058	1	„	Gemälde	—	62	53	Camen	Köln-Mindener	
54	A S W P	1	1	Fass	Wein	—	254	54	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
55	A W	1	1	Bund	Tafeln	—	13	55	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
56	A Z S B	551	1	Kiste	Zucker	—	123	56	Dortmund	Köln-Mindener	
57	B	—	12	—	Bratpfannen	—	48	57	Uelzen	Magdeb.-Halberst.	
58	B -θ-	—	12	Fass	Wagenschmiere	—	325	58	Breslau	Oberschlesische	
59	B	—	3	—	Gusstheile	—	24	59	Dülmen	Köln-Mindener	
60	B	—	2	—	Ofentheile	—	30	60	Düsseldorf	„	
61	B	—	1	Sack	Mehl	—	82	61	Leeuwarden	Niederländ. Staatsb.	
62	B	—	1	—	Vieh-Verschlag	—	94	62	Rostock	Friedrich-Franz-B.	
63	B	1	1	Kasten	—	—	178	63	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
64	B	1	1	Kiste	Eisenwaaren	—	208	64	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
65	B	1	1	Korb	Zwiebeln	—	11	65	Dortmund	Köln-Mindener	
66	B	1	1	Sack	Weinstein	—	105	66	Laupheim	Württembergische	
67	B	4	1	Koffer	Kleider	—	85	67	Dortmund	Köln-Mindener	
68	B	10	8	Colli	Eisentheile	—	180	68	Köln, Gereon	Rheinische	
69	B	14	1	Oelfass	leer	—	55	69	Hamm	Köln-Mindener	
70	B	14	1	Korb	leere Flaschen	—	84	70	Bremen	„	
71	B	41	1	Sack	Flachs	—	22	71	Braunschweig	Braunschweigische	
72	B	41/42	2	Fass	Eisenwaaren	—	—	72	Neuwied, Link. Ufer	Rheinische	
73	B	43/44	2	Körbe	Eisenwaaren	—	—	73	„	„	
74	B	206	1	Gebind	4 Stangen	—	15	74	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
75	B	553	1	Ballen	Leinen	—	54	75	Bochum	„	
76	B	1138	1	„	Rupfen	—	98	76	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
77	B	4478	1	Kiste	Zündholz	—	48	77	„	„	
78	B	5976	1	Fass	Rothwein	—	126	78	Bochum	Bergisch-Märkische	
79	B	6320	1	„	Rothwein	—	250	79	„	„	
80	B Rothenburg a/Tauber.	14257	2	Pack	neue Körbe	—	140	80	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
81	B A E	114	1	—	Plan und 4 Stränge	—	—	81	Spandau	Magdeb.-Halberst.	
82	B A E	—	2	—	Bretter und 8 Anschraubhölzer	—	—	82	„	„	bekl. Strassburg-Berlin.
83	B & B	1	1	Fass	leer	—	64	83	Hamm	Köln-Mindener	
84	B B	2590	1	„	„	—	30	84	Münster	„	
85	B B	5000	1	Korb	Leim	—	50	85	Dortmund	Bergisch-Märkische	
86	B C	5	1	Sack	—	—	112	86	Thorn	Preuss. Ostbahn	
87	B & C	9348	1	Fass	Oel	—	362	87	Steele	Bergisch-Märkische	
88	B C V	653	1	Ballen	—	—	20	88	Altenhundem	„	
89	B E	div.	12	„	Kaffee	—	1426	89	Strassburg	Reichsbahn	
90	B F	885 A	1	Kiste	Blechgeschirr	—	68	90	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
91	B G	960	1	Korbflasche	unbekannt	—	109	91	Bruchsal	Württembergische	
92	B H	—	1	Pack	Säcke	—	22	92	Giessen	Oberhessische	
93	B H	95	1	Fass	Bier	—	153	93	Langenberg	Bergisch-Märkische	
94	B H	2007	1	Sack	Graupen	—	194	94	Münster	Westfälische	bekl. Erfurt-Münster
95	B H	7725	1	Kiste	gefüllt	—	28	95	Aachen	Rheinische	
96	B J	5636	1	„	Wollwaaren	—	78	96	Bochum	Bergisch-Märkische	
97	B K	III	1	Ballen	Schwamm	—	204	97	Filehne	Preuss. Ostbahn	
98	B K	795	1	„	Leder	—	126	98	Königsberg	„	
99	B M	3	1	Fass	Schienennagel	—	350 (550)	99	Bochum	Bergisch-Märkische	
100	B M	17	1	Korb	Eisenwaaren	—	133	100	Altenhundem	„	
101	B M	2658	1	Ballen	—	—	100	101	Viersen	„	bez. Fulda-Crefeld.
102	B M	6476	1	Fass	—	—	76	102	Barmen	„	bez. Schwelm.
103	B N	1152	1	Bund	Stahl	—	57	103	Lichtenfels	Werrabahn	
104	B N	1176	1	Kiste	unbekannt	—	160	104	Kattowitz	Oberschlesische	
105	B R	54	1	„	Vorhemden	—	57	105	Düsseldorf	Köln-Mindener	
106	B S	697	1	Fass	Petroleum	—	385	106	Steele	Bergisch-Märkische	
107	B S	1498	1	Kiste	—	—	14	107	Altenhundem	„	
108	B S	3138	1	Korb	Wein	—	70	108	Ruhrort	„	bez. Paderborn.
109	B S	5504	1	Fass	Cichorie	—	140	109	Hamm	Westfälische	
110	B & S	9711/12	2	Fässer	—	—	46 85	110	Braunschweig	Braunschweigische	
111	B S	14162	1	Ballen	Rohtabak	—	182	111	Düsseldorf	Köln-Mindener	
112	B & W	2203	1	Kiste	leer	—	40	112	Dortmund	„	
113	C	10	1	Tönnchen	—	—	30	113	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
114	C B	—	2	Säcke	Futtermehl	—	400	114	Bremen	Hannoversche	
115	C B Schnettorf	1781	1	Kiste	—	—	400	115	Dornap	Bergisch-Märkische	
116	C B	2424	1	Korb	Putzsteine	—	113	116	Ruhrort	„	
117	C B	6187	1	Säckchen	Linsen	—	32	117	Bochum	„	
118	C B	9842	1	Ballen	Papier	—	77	118	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
119	C D Lienau Lübeck	—	1	Pack	Säcke	—	68	119	Paderborn	Westfälische	
120	C D Lienau Lübeck	—	1	„	Säcke	—	68	120	„	„	
121	C E	461	1	Kiste	Schlösser	—	45	121	Düsseldorf	Köln-Mindener	
122	C G	4	1	Pack	Fensterstangen	—	26	122	Bochum	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
123	C H	—	7	—	eiserne Kessel	—	—	123	Enschedé	Niederländ. Staatsb.	
124	C H	—	1	Koffer	leer	—	46	124	Dortmund	Köln-Mindener	
125	C H	4	1	Korb	Eisenwaaren	—	11	125	Schwelm	Bergisch-Märkische	
126	C H	173	1	Sessel	—	—	24	126	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	Dortmund beschr.
127	C K	234	1	Fass	Eisennägel	—	370	127	Kattowitz	Oberschlesische	
128	C K	378	1	„	leer	—	50	128	Altenessen	Köln-Mindener	
129	C K	629	1	Rolle	Packleinen	—	30	129	Düsseldorf	„	
130	C K	1429	1	Kiste	Metalleffecten	—	42	130	Köln C. W.	Rheinische	
131	C K	5094	1	„	Weingläser	—	22	131	Münster	Köln-Mindener	
132	C K D	711	1	Ballen	Kaffee	—	118	132	Bochum	Bergisch-Märkische	
133	C L	8498	1	Fass	leer	—	22	133	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
134	C Ls	725	1	Kiste	Flaschen	—	70	134	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
135	C M ▽350	—	1	Kiste	Cigarren	—	63	135	Halle	Halle-Sorau-Guben	Absendestation Hansdorf
136	C & M	276	1	Pack	Papier	—	89	136	Leipzig	Thüringische	
137	C M F	—	10	Tafeln	Eisenbleche	—	—	137	Soest	Bergisch-Märkische	
138	C M S	—	1	Bürde	Stahl	—	118	138	Schwelm	„	
139	C P	—	1	Sack	Weizen	—	200	139	Bremen	Hannoversche	
140	C P	2258	1	„	Filz	—	52	140	Wittenberg	Berlin-Anhaltische	
141	C R	—	1	Gusstheil	—	—	8	141	Aschaffenburg	Hess. Ludwigsb.	
142	C R G	541	1	Korb	Griffel	—	64	142	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
143	C S	—	1	Kiste	unbekannt	—	43	143	Stettin	Berlin-Stettiner	
144	C S	1	1	„	Eisenwaaren	—	260	144	Remscheid	Bergisch-Märkische	
145	C S	109	1	Ballot	—	—	59	145	Goslar	Braunschweigische	
146	C W	2090/1, 2102, 2176	4	Kisten	—	—	1241	146	Berlin	Magdeb.-Halberst.	beschr. Willmann Breitestrasse 26.
147	C W M	2802/7	6	Pack	Schaufeln	—	151	147	Dortmund	Köln-Mindener	
148	C W M	5120 5121	2	Säckchen	unbekannt	—	50	148	Ulm	Württembergische	
149	**D**	3	1	Fass	Petroleum	—	296	149	Bochum	Bergisch-Märkische	
150	D	5	8	Bund	Holzschuhe	—	240	150	Steele	„	
151	D	6	1	Kiste	—	—	—	151	Altenhunden	„	
152	D	29	1	Ballen	Betten	—	29	152	Essen	„	
153	D A B	7674	1	Kiste	Wein	—	89	153	Oberhausen	„	
154	D & B	166	1	„	Cigarren	—	124	154	Bochum	„	
155	D H	6	1	Pack	leere Körbe	—	25	155	Herford	Köln-Mindener	
156	D H G	4	1	Kiste	—	—	128	156	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
157	D K	260	1	Korb	Säure	—	—	157	Schwerin	Friedrich-Franz-B.	
158	D S	9143	1	„	eiserne Kugel (Nagel)	—	26	158	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
159	D T	—	1	Bürde	6 Körbe	—	60	159	Basel	Reichsbahn	
160	D V	174	$^1/_4$	Ohm	Wein	—	80	160	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
161	**E**	—	1	Fass	Schnittäpfel	—	242	161	Bremen	Hannoversche	
162	E	—	1	Tafel	Messingblech	—	27	162	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
163	E	1/2	2	Fass	leer	—	97	163	Hamm	Köln-Mindener	
164	E	3	1	Sack	leere Säcke	—	59	164	Braunschweig	Braunschweigische	
165	E	4	1	Fass	Kreide	—	320	165	Deutz	Köln-Mindener	
166	Ǝ A M	4074	1	Kiste	Porcellan	—	100	166	Dortmund	Bergisch-Märkische	
167	E B	70	1	„	kupferne Ringe	—	10	167	Osnabrück	Köln-Mindener	
168	E F	789	1	„	unbekannt	—	66	168	Offenbach	Frankfurt-Bebraer	bez. Frankfurt a. M.
169	E F	1375	2	Kisten	Seife	—	146	169	Dortmund	Köln-Mindener	
170	E F	2209	1	Kistchen	Eisenwaaren	—	17	170	Remscheid	Bergisch-Märkische	bez. Remscheid
171	E F	3034	1	Kiste	gefüllt	—	12	171	Köln (Gereon)	Rheinische	
172	E F	5603, 6347/48	1, 2	Fass, „	Wein	—	124, 484	172	Trier	Saarbrücker	
173	E H	219	1	Kiste	Porzellan	—	320	173	Dortmund	Köln-Mindener	
174	E H	3534	1	„	—	—	110	174	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
175	ƎK	1/10	10	Fass	leer	—	660	175	Poln. Lissa	Oberschlesische	
176	E K	2440	1	Kiste	Wein ?	—	70	176	Haspe	Bergisch-Märkische	
177	E M	2042	1	Fass	unbekannt	—	487	177	Oppeln	Oberschlesische	
178	E S	10	1	Kiste	unbekannt	—	41	178	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
179	E S C	352	1	„	—	—	105	179	Crefeld	Bergisch-Märkische	
180	E T	99	1	Fass	Corinthen	—	258	180	Neviges	„	
181	E T	298	1	Ring	Bleirohr	—	20	181	Altenhundem	„	
182	**F**	—	1	Ofenfuss	—	—	$1^3/_4$	182	Meiningen	Werra-Bahn	
183	F	—	3	Kammräder	—	—	50	183	Warburg	Bergisch-Märkische	
184	F	?	13	Kochtöpfe	—	—	91	184	Crefeld	„	
185	F	1	1	Pack	Ofenplatten	—	12	185	Giessen	Oberhessische	
186	F	36/7	2	Colli	Eisentheile	—	90	186	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
187	F	38	1	Collo	Roststab	—	4	187	„	„	
188	F	1053	1	Ballen	Tapeten	—	40	188	Kattowitz	Oberschlesische	
189	F	3908	1	Kistchen	Eisenwaaren	—	57	189	Mannheim	Badische	
190	F	19091	1	Kiste	Stärke	—	57	190	Pforzheim	„	
191	FA	4	1	Tonne	Cement	—	164	191	Bremen	Köln-Mindener	
192	F A B	46	$^1/_2$	„	leer	—	40	192	Stettin	Berlin-Stettiner	
193	F A R	—	1	Ambos	—	—	152	193	Braunschweig	Braunschweigische	
194	F B	403	1	Kiste	Blechwaaren	—	123	194	Berlin	Niederschles.-Märk.	
195	F B	1074	1	„	—	—	260	195	Schwelm	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli								Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.			Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.										
196	F D	17	1	Sack	Kartoffeln	—	86	196	Oberhausen	Köln-Mindener	
197	F E	982	1	Ballen	Leinen	—	92	197	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
198	F E	4376	1	Fass	leer	—	16	198	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
199	F G	2182	1	Pack	Siebe	—	5	199	Danzig	Preuss. Ostbahn	
200	F H	—	1	Kiste	Manufacturwaaren	—	53	200	Mülheim a/Rh. (Mülheim a. d. R.)	Bergisch-Märkische	bez. Lübeck.
201	F H	1	1	„	—	—	29	201	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
202	F H	10	1	„	leer	—	20	202	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
203	F H	126	1	Fass	„	—	17	203	Mülheim	Köln-Mindener	
204	F H	206	1	Korb	—	—	245	204	Unna	Bergisch-Märkische	
205	F H	5525 5526 5527 5554 4596	5	Fass	leer	—	337	205	Berlin	Berlin-Stettiner	
206	F J	964	1	Kiste	Fensterglas	—	214	206	Kehl	Badische	
207	F J	3022	1	Ballen	halbwoll. Waaren	—	35	207	Düsseldorf	Köln-Mindener	
208	F K	I	1	Sack	Kartoffeln	—	160	208	Witten	Bergisch-Märkische	
209	F & K	5054	1	Fässchen	leer	—	28	209	Mannheim	Badische	
210	F K	7323	1	Kiste	„	—	30	210	Dortmund	Köln-Mindener	
211	F L	245	1	Fass	anscheinend Cement	—	325	211	Linden F.	Hannover-Altenbek.	
212	F L	3404	1	Kiste	eis. Nägel	—	252	212	Bremen	Hannoversche	
213	F L S	50	1	„	Papier	—	284	213	Kufstein	Bayer. Staatsbahn	
214	F M	4	1	Pack	Papier	—	38	214	Witten	Bergisch-Märkische	
215	F M	132	1	Fass	Wein	—	136	215	Rottenburg	Württembergische	
216	F M C	15	1	„	Schmalz	—	—	216	Metz	Reichsbahn	
217	F M S	164 165 169	3	Ballen	gefüllt	—	611	217	Köln Gereon	Rheinische	
218	F N	1	1	Fass	leer	—	32	218	Hauptdepot	Badische	
219	F O V S O G C	709 206	1	Kiste	Indigo	—	159	219	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
220	F P	175	1	Kistl	Nudeln	—	31	220	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
221	F P	1606	20	Rollen	Eimer	—	660	221	Unna	Bergisch-Märkische	bez. Cassel-Unna.
222	F P B	247	1	Fass	leer	—	15	222	Offenbach	Frankfurt-Bebraer	
223	F R	11	1	Kiste	unbekannt	—	78	223	Breslau	Oberschlesische	
224	F R	22	1	Collo	Leder	—	7	224	Berlin	Niederschles.-Märk.	
225	F R	2734	1	Kiste	—	—	30	225	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
226	F R	3656	1	Korb	Tabak	—	94	226	Dortmund	Köln-Mindener	
227	F S	—	1	Kiste	Feuerzeug	—	98	227	„	Bergisch-Märkische	
228	F S	4	1	Sack	1 Fass	—	12	228	Braunschweig	Braunschweigische	
229	F S	16	1	„	Kleider	—	54	229	Warburg	Bergisch-Märkische	
230	F S	106	1	„	Säcke	—	—	230	Soest	„	
231	F S	2273/74	2	Kübel	Seife	—	—	231	„	„	
232	F S	9853	1	Ballen	—	—	107	232	Altenhundem	„	
233	F T P	22	1	Kiste	unbekannt	—	81	233	Berlin	Berlin-Stettiner	
234	FW (Monogramm)	4352	1	„	leer	—	8	234	Münster	Köln-Mindener	
235	F W C	1103	1	Korb	Wein	—	82	235	Berlin	Niederschles.-Märk.	
236	F W C	1104	1	Fass	Wein	—	189	236	„	„	
237	F W R	100	1	Kiste	Glas	—	272	237	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
238	F W W	8056	1	Fass	Petroleum	—	320	238	Essen	„	
239	G	—	22	—	Gasröhren	—	2475	239	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
240	G	—	9	Gebund	Gasröhren	—		240			
241	G	—	7	—	Ofenuntersätze	—	116	241	Bochum	Bergisch-Märkische	
242	G	2	1	Kiste	Kleider	—	48	242	Altshausen	Württembergische	
243	G	3	1	Fass	—	—	310	243	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
244	G	12	1	„	Vitriol	—	250	244	München	Bayer. Ostbahnen	
245	G	18	1	„	Petroleum	—	278	245	Wiesbaden	Nassauische	
246	G	32	1	Fässchen	—	—	38	246	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
247	G	49	1	Korb	unbekannt	—	23	247	Lichtenfels	Werrabahn	
248	G	67	1	Kiste	leer (alt)	—	18	248	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
249	G	1212	1	Kübel	leer	—	9	249	Bielefeld	Köln-Mindener	
250	G	1271	1	Kiste	—	—	50	250	Braunschweig	Braunschweigische	bschr. Braunschweig
251	G	3284	1	„	Wäsche	—	60	251	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
252	G A	641	1	Ballot	Tabak	—	166	252	Mannheim	Badische	
253	G B	3/4	2	Verschläge	leer	—	58	253	Hauptdepot	„	
254	G B	832	1	Kiste	Eisenwaaren	—	46	254	Kehl	„	
255	G B H	5180/56	6	—	Wagenwinden	—	590	255	Dortmund	Köln-Mindener	
256	G C	85	1	Kiste	Rosinen	—	85	256	Düsseldorf	„	
257	G C (Zeichen)	239/8	1	Ballen	Kaffee	—	135	257	„	„	
258	G & C	42845	1	Kiste	Wein	—	270	258	Dortmund	„	
259	G D	—	2	—	Maschinenplatten	—	40	259	Duisburg	Bergisch-Märkische	
260	G D	42	1	Fass	Sprit	—	1200	260	Minden	Hannoversche	
261	G D	46	1	„	Sprit	—	1212	261	„	„	
262	G E	301	1	Ballen	—	—	—	262	Hagen	Bergisch-Märkische	
263	G E H C	4125 2760	1	Kiste	Papierhülsen	—	150	263	Düsseldorf	Köln-Mindener	
264	G F	845	1	„	unbekannt	—	264	264	München	Bayer. Ostbahnen	bez. Berlin-München
265	G G	—	1	Tonne	Heringe	—	300	265	Altenhundem	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
266	G G	1719	1	Kiste	unbekannt	—	100	266	Hauptdepot	Badische	
267	G H	105	1	Ballen	Gummi	—	50	267	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
268	.G & H	527	1	Kiste	Eisentheile	—	90	268	Dortmund	Köln-Mindener	
269	G H	2093	1	,,	—	—	47	269	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
270	G H	2609/10	2	Sack	Ingwer	—	202	270	Braunschweig	Braunschweigische	
271	G H B	—	1/8	Tonne	leer	—	—	271	Berlin	Preuss. Ostbahn	
272	G J	40	1	Kiste	unbekannt	—	28	272	Kehl	Badische	
273	G J	2496	1	Ballen	Leinen	—	108	273	Giessen	Köln-Mindener	
274	G J N	5634	1	,,	—	—	26	274	Oberhagen	Bergisch-Märkische	
275	G J N	7562 2	1	Kiste	Wein	—	18	275	Düsseldorf	Köln-Mindener	
276	G K	—	1	Pack	Papier	—	20	276	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
277	G K	63	1	Kiste	gefüllt	—	100	277	Köln Gereon	Rheinische	
278	G K	128	1	Bürde	Stahl	—	35	278	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
279	G K	387	1	Kiste	leer	—	26	279	Frankfurt a. M.	Main-Weserbahn	
280	G K	623	1	,,	Draht	—	40	280	Dortmund	Bergisch-Märkische	
281	G K	1539	1	Korb	Schaufeln	—	118	281	Oberhausen	,,	
282	G K	1540	1	,,	Kaffeebrenner	—	15	282	,,	,,	
283	G K	2839	1	Ballen	Pflaumen	—	30	283	Vohwinkel	,,	
284	G L	25	1	Pack	Kübel, leer	—	35	284	Dortmund	Köln-Mindener	
285	G L	1908	1	Fass	Wein (?)	—	82	285	Paderborn	Westfälische	
286	G L	9272	1	Ballen	—	—	80	286	Warburg	Bergisch-Märkische	
287	G L C	232	1	Kiste	unbekannt	—	212	287	Kattowitz	Oberschlesische	
288	G N	1730. 1232	2	Fass	leer	—	120	288	Mannheim	Badische	
289	G N C	20134	1	Kiste	Nähmaschinentheile	—	74	289	Bochum	Bergisch-Märkische	
290	G N C	20136	1	,,	Nähmaschinentheile	—	60	290	,,	,,	
291	G O	28. 10	1	Sack	Garn	—	38	291	Blaufelden	Württembergische	
292	G P & C	3949	1	Kiste	Thee	—	10	292	Pforzheim	Badische	
293	G R	149	1	Fass	leer	—	60	293	Hauptdepot	,,	
294	G R	586	1	Kiste	—	—	134	294	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
295	G S	—	1	Fass	Petroleum	—	308	295	Braunschweig	Braunschweigische	
296	G S	12/13	1	Packt	Effecten	—	14	296	Hauptdepot	Badische	
297	G S	1/6	32	Ballen	Hanf	—	3841	297	Soest	Westfälische	bekl. Berlin-Gaud via Bleyberg.
298	G S	91	1	Fass	Schmalz	—	360	298	Haspe	Bergisch-Märkische	
299	G S	667	1	,,	Petroleum	—	320	299	Bochum (Bensberg)	,,	
300	G S	672	1	Kiste	—	—	222	300	Warburg	,,	bez. Cassel-Hagen.
301	G S	4203	1	,,	Wichse	—	80	301	Mülheim	Köln-Mindener	
302	G S Dresden	12179	1	Sack	Bohnen	—	200	302	Bochum	Bergisch-Märkische	
303	G S	14182	1	Korb	Liqueur	—	39	303	Ronsdorf	,,	bez. Ronsdorf.
304	G S W	251	1	Ballen	Twist	—	384	304	Trier	Saarbrücker	
305	G T	1076	1	Kiste	Holzgriffe	—	47	305	Braunschweig	Braunschweigische	
306	G V	2152	1	Fassl	Oel	—	470	306	Utrecht	Niederländ. Staatsb.	
307	G V	4192	1	Kiste	Glasscherben	—	70	307	Hauptdepot	Badische	
308	G W	3437	1	,,	Kurzwaaren	—	295	308	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
309	G Z	21. 22. 24	3	Stangen	Stahl	—	360	309	Annen	,,	
310	G Z	161	1	Ballen	Leder	—	160	310	Steele	,,	
311	**H**	—	1	Collo	Eisenwaaren	—	31	311	Berlin	Preuss. Ostbahn	
312	H	—	1	Stück	Rundeisen	—	34	312	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
313	H	—	3	Stangen	Eisen	—	372	313	Crefeld	,,	
314	H	1/7	7	Fass	leer	—	125	314	Münster	Köln-Mindener	
315	H	3	6	Pack	Schaufeln	—	382	315	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
316	H	3. 4. 8	3	,,	Pappendeckel	—	150	316	Braunschweig	Braunschweigische	
317	H	4	1	Kiste	kl. Gewichte	—	40	317	Hagen	Bergisch-Märkische	
318	H	4	1	Korb	1 Fass, leer	—	13	318	Deutz	Köln-Mindener	
319	H	5	1	Pack	Schiefertafeln	—	29	319	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
320	H	8	1	Kiste	leer	—	47	320	Münster	Köln-Mindener	
321	H	8	1	Sack	—	—	73	321	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
322	H	20	1/2	Tonne	Seife	—	200	322	Paderborn	Westfälische	
323	H	227	1	Fass	Butter	—	52	323	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
324	H	823	1	Säckchen	Kaffee	—	25	324	Dortmund	,,	
325	H	1110 1110	2	Ballen	Kuhhaare	—	244 173	325	Berlin	Preuss. Ostbahn	
326	H	2835	1	,,	Manufacturwaaren	—	46	326	Steele	Bergisch-Märkische	
327	H	4163	1	Kiste	Cichorien	—	56	327	Iserlohn	,,	
328	H	26142	1	,,	—	—	38	328	Dortmund	,,	
329	HA	1051	1	Fass	Petroleum	—	270	329	Steele	,,	
330	HB	—	2	Sack	Pflaumen	—	240	330	Bochum	,,	
331	H B	2	1	Kiste	alte Bürsten	—	10	331	Kehl	Badische	
332	HB	2	1	Korb	Eisensenwaaren	—	—	332	Neuss	Bergisch-Märkische	
333	H B H B K	279 2996	1	Kistl	Bilder und Bücher	—	228	333	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
334	HB	1006	1	Ballen	Spunde	—	80	334	Dortmund	Bergisch-Märkische	
335	H & C	368/9	2	,,	Hopfen	—	510	335	,,	Köln-Mindener	
336	H C	1566/1567	2	Sack	Pferdehaare	—	203	336	Hannover	Hannov.-Altenbeken	
337	H & C	5279/80	2	Lattenkörbe	Cylinder	—	310	337	Gevelsberg	Bergisch-Märkische	
338	H D	1/2	2	Säcke	Erbsen und Käse	—	142	338	Münster	Westfälische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
339	H D E	142	1	Kiste	Spielwaaren	—	32	339	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
340	H E K	19	1	„	leer	—	10	340	München	Bayer. Ostbahnen	
341	H F	—	1	Fass	Branntwein	—	80	341	Bochum	Bergisch-Märkische	
342	HF	12009	1	Kiste	leer	—	31	342	Vaihingen	Württembergische	
343	HF	27814	1	„	„	—	27	343	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
344	H G	—	2	—	Dachfenster	—	38	344	Mannheim	Badische	
345	HH	421	1	Kiste	Weissblech	—	118	345	Soest	Bergisch-Märkische	
346	H H	8292 3499	2	Fass	leer	—	24	346	Wanne	Köln-Mindener	
347	H H	92 180	2	„	„	—	60	347	Dortmund	„	
348	H J	4097	1	Kiste	gefüllt	—	89	348	Kaldenkirchen	Rheinische	
349	HK	1552/3	1 1	Kiste Korb	Emballage	—	40	349	Neuss	„	
350	H K	4958	1	Kiste	—	—	45	350	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
351	H K C	741	1	Fass	leer	—	27	351	Dentzerfeld	Köln-Mindener	
352	HL	—	1	Kiste	Schlösser	—	115	352	Düsseldorf	„	
353	HL S	3303	1	Ohm	—	—	230	353	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
354	H N	6618	1	Packet	unbekannt	—	27	354	Aulendorf	Württembergische	
355	H P Altona	—	2	Säcke	Säcke	—	149	355	Harburg	Hannoversche	bekl. Würzburg-Lübeck.
356	HP	2876	1	Kiste	leer	—	11	356	Berlin	Berlin-Stettiner	
357	H R	—	1	Kette	—	—	—	357	Gottmadingen	Badische	
358	HR	218	1	Ballen	—	—	139	358	Berlin	Preuss. Ostbahn	
359	H R	5499	1	Kiste	Cigarren	—	62	359	Lennep	Bergisch-Märkische	
360	HR N	40	1	Sack	Spunde	—	67	360	Dortmund	Köln-Mindener	
361	H S	—	1	—	Mittelstück von einem Ofen		12	361	Bochum	Bergisch-Märkische	
362	H S	4	1	Korb	Eisenwaaren	—	50	362	Dortmund	„	
363	H S	6	1	„	Flaschen	—	43	363	Altenhundem	„	
364	H S	166	1	—	leere Kiste	—	60	364	Breda	Niederl. Staatsbahn	
365	H S	5135	1	Kiste	Eisenwaaren	—	165	365	Mannheim	Badische	
366	H Sch. Kempten (eingebrannt)	28 13	1	Fass (alt)	leer	—	18	366	Reichenberg	Sächs. Staatsbahn	aus Wagen Nr. 104 entladen.
367	H W	543	1	Kiste	Drahtstifte	—	130	367	Hauptdepot	Badische	
368	H W	10	1	Fass	—	—	62	368	Langendreer	Bergisch-Märkische	
369	H W	25	1	Korb	Pflaumen	—	22	369	Haspe	„	
370	H W	24215	1	Kiste	Cigarren	—	30	370	Dortmund	Köln-Mindener	
371	H W P G Witten	—	1	Sack	Roggenschrot	—	150	371	Hörde	Bergisch-Märkische	
372	J	—	3	—	eiserne Bleche	—	100	372	Neustadt E. W.	Berlin-Stettiner	
373	J	I	1	Korb	Tabak	—	55	373	Mechernich	Rheinische	
374	J	4	1	„	Ofengestell	—	15	374	Giessen	Oberhessische	
375	J	105	1	Fass	leer	—	16	375	Hauptdepot	Badische	
376	J	1572	1	Rolle	Stockfische	—	102	376	Deutz	Bergisch-Märkische	
377	J A	1	1	Sack	Eisenabfall	—	80	377	„	Köln-Mindener	
378	J A	1500	1	Kiste	Wein	—	84	378	Mannheim	Badische	
379	J A M	684	1	„	Eisenwaaren	—	—	379	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
380	J B	60	1	Ohm	Oel	—	—	380	Deutz	„	
381	J B	1474	1	Kiste	—	—	43	381	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
382	J B	2202	1	Fass	leer	—	34	382	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
383	J B	18073	1	Kistchen	Wein	—	1	383	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
384	J B & Co.	19918/9	1 1	Ventil Platte	—	—	32	384	Vohwinkel	„	
385	J B & C	20517	1	—	eisernes Ventil	—	32	385	Niederschelden	Köln-Mindener	
386	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	—	21	386	Passau	Bayer. Ostbahnen	
387	J D	—	2	Sack	Spunde	—	85	387	Mülheim	Köln-Mindener	
388	J D	9695/6	2	Kisten	Feuerzeug	—	—	388	Soest	Bergisch-Märkische	
389	J E	1	1	Koffer	Kleider	—	50	389	Kehl	Badische	
390	J F R L	1866	1	Sack	Weizenmehl	—	200	390	Bremen	Hannoversche	
391	J F G	24	1	Petrol.-Fass	leer	—	—	391	Hannover	„	
392	J F R	2004/5	2	Fass	„	—	74	392	Hauptdepot	Badische	
393	J G	76	1	Kiste	Wein	—	108	393	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
394	J G	938	1	Fass	Wein	—	95	394	Düsseldorf	Köln-Mindener	
395	J G	6027	1	„	Branntwein	—	166	395	Unna	Bergisch-Märkische	
396	J G L	97	4	Gebund	Siebsargen	—	98	396	Kehl	Badische	
397	J H B	395	1	Kiste	Zuckerwaaren	—	36	397	Witten	Bergisch-Märkische	
398	J[J]	76	1	„	leere Cigarrenkisten	—	43	398	Alsfeld	Oberhessische	
399	J J	1328	1	„	leer	—	54	399	Hauptdepot	Badische	
400	J J B	24	1	—	leeres Fass	—	60	400	Hasselt	Niederländ. Staatsb.	
401	J K	—	1	Sack	Werg	—	22	401	München	Bayer. Ostbahnen	
402	J K	6534	1	Kiste	unbekannt	—	147	402	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
403	J L O H P K M	59 7093	1	Fässchen	leer	—	44	403	Hauptdepot	Badische	
404	J M	11	1	Pack	Papier	—	54	404	Offenbach	Frankfurt-Bebraer	
405	J M	15	1	Fass	leer	—	13	405	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
406	J M	594	1	Kiste	„	—	44	406	Vaihingen	Württembergische	
407	J M	3830	1	Bällchen	gefüllt	—	20	407	Köln, Gereon	Rheinische	
408	J N	310	1	Kalkdecke	—	—	10	408	Dortmund	Köln-Mindener	
409	J N	1145	1	Kiste	leer	—	59	409	Mannheim	Badische	
410	J O	1	2	Korbflasche	„	—	18	410	Hauptdepot	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
411	J Ph. W & C	9728 8208	2	Kisten	leer —	18	411	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
412	J R	50	1	Kiste	Wein —	189	412	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
413	J R	107	1	Fass	Wein —	285	413	Recklinghausen	Köln-Mindener	
414	J S	10	1	Sack	Erbsen —	188	414	Strassburg	Reichsbahn	
415	J S	477	1	Korb	Eisenwaaren —	60	415	Schwelm	Bergisch-Märkische	
416	J S	1626	1	Ballen	Packleinen —	36	416	Dortmund	„	
417	J Sp.	6	1	Korb	Eisenwaaren —	150	417	Hagen	„	
418	J St.	306	1	Fass	Couleur —	100	418	Mülheim	Köln-Mindener	
419	J W	47 48	1 1	Kiste —	anschein. Nähmaschine Nähmaschinengestell	94	419	Magdeburg Unterw.	Magdeb.-Halberst.	
420	J W	36147/181	35	Kisten	gefüllt —	7000	320	Eupen	Rheinische	
421	J W & B	8357	1	Kiste	Lichte —	30	421	Herne	Köln-Mindener	
422	J W W	2	1	Sack	Kleider —	—	422	Wanne	Rheinische	
423	K	—	1	Fass	leer —	34	423	Mannheim	Badische	
424	K	—	1	Collo	Guss —	19	424	Weilburg	Nassauische	
425	K	—	6	—	Binsenstühle —	54	425	Düsseldorf	Köln-Mindener	
426	K	—	1	—	Pflugschaar —	6	426	Warburg	Bergisch-Märkische	
427	K	1	1	Kiste	leer —	30	427	Hausach	Badische	
428	K	5	1	Fass	— —	130	428	Hagen	Bergisch-Märkische	
429	K	6	1	Sack	Kartoffeln —	125	429	Oberhausen	Köln-Mindener	
430	K	8	1	Fass	leer —	25	430	Minden	„	
431	K auch K C	12 19061	1	Kiste	Nudeln —	36	431	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
432	K	31	1	Collo	Schmiedeeisen —	123	432	Altenhundem	„	
433	K	650	1	Ballen	Lumpen —	77	433	Crefeld	„	
434	K	1891	1	Korb	Eisenwaaren —	132	434	Essen	„	
435	K	3350/3	6	Tonnen	Seife —	—	435	Dortmund	„	bez. Dortmund.
436	K O	27	1	Kiste	gefüllt —	29	436	Eisenach	Thüringische	
437	K C	1349	1	—	Sesselgestell —	24	437	Dortmund	Bergisch-Märkische	bez. Stuttgart.
438	K & C	7715	1	Fass	unbekannt —	586	438	Säckingen	Badische	
439	K D	—	1	„	leer —	24	439	Mannheim	„	
440	K D	1087	1	Korb	Kordel —	60	440	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
441	K G	2413/27	10	Kisten	Nudeln —	300	441	Hauptdepot	Badische	
442	K K	—	1	Kiste	Kleider —	54	442	Langendreer	Bergisch-Märkische	
443	K T D	—	1 1 18	„ „ Ringe	Telegraph.-Sachen — leer — Draht —	550 40 1045	443	Berlin	Preuss. Ostbahn	
444	L	—	1	Fass	Cement —	351	444	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
445	L	—	4	—	Rohrstühle —	28	445	Düsseldorf	Köln-Mindener	
446	L	4	2	—	Ofenfüsse —	4	446	Giessen	Oberhessische	
447	L	6	1	—	Ofentheil —	3	447	„	„	
448	L	9	1	—	Ofenthür —	2	448	„	„	
449	L	67	1	Fass	leer —	62	449	Hauptdepot	Badische	
450	L	226	1	Korb	Eisenwaaren —	160	450	Langendreer	Bergisch-Märkische	
451	L	260	1	—	Gussrohr —	28	451	Düsseldorf	„	Linden
452	L	356	1	Kiste	— —	86	452	Essen	„	
453	L	359	1	Rolle	Blei —	286	453	Bochum	„	
454	L	477	1	Korb	Eisenwaaren —	220	454	Langendreer	„	
455	L	1883	1	Fass	Oel —	101	455	Elberfeld St.	„	bez. Aachen M.
456	L	11854	1	Pack	Düten —	64	456	Bochum	„	
457	L B	8182	1	Ballen	Putzwolle? —	30	457	Langendreer	„	bez. Langendreer
458	L D	13 274 277 280	4	„	Lederabfälle —	1131	458	Esslingen	Württembergische	
459	L H	294	1	—	Spritzenwasserkessel —	315	459	Steele	Bergisch-Märkische	
460	L H	2443	1	Kiste	Champagner —	63	460	Kattowitz	Oberschlesische	
461	L H ‡	5251 5252 5253	1 1 1	„ „ „	— — — — — —	346 332 339	461	Eydtkuhnen	Preuss. Ostbahn	
462	L L	4	1	Ballen	— —	24	462	Warlubien	„	
463	L L	1784/88	3	Kisten	Porcellan	—	463	Warburg	Westfälische	
464	L M S G B	—	1	Butterfass	leer —	—	464	Emden	„	
465	L Q	1/3	3	Ballen	Säcke —	325	465	Düsseldorf	Köln-Mindener	
469	L S	1758	1	Rolle	Bleirohre —	46	466	Barmen	Bergisch-Märkische	
467	L T	625/6	2	Kübel	Butter —	260	467	Dortmund	Köln-Mindener	
468	L W	29	1	Kiste	leer —	24	468	Hauptdepot	Badische	
469	L W	52	1	Ohm	Oel —	—	469	Deutz	Bergisch-Märkische	
470	L W	1827	1	Kiste	5 Schweissdecken u. 1 Packet Schnallen —	—	470	Hauptdepot	Badische	
471	L W O	49	2	Fass	leer —	300	471	Mannheim	„	
472	L Z	451	1	Ballen	Wollgarn —	34	472	Essen	Bergisch-Märkische	
473	M	—	2	Fass	Därme —	652	473	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
474	M	—	3	Petrol.-Fässr.	leer —	189	474	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
475	M	—	1	Kiste	Bückinge —	46	475	Essen	Köln-Mindener	
476	M	—	29	–	eiserne Dachfenster —	737	476	Dortmund	„	
477	M	4/5	2	—	Ofenplatten —	16	477	Gelnhausen	Oberhessische	
478	M	4/5	2	—	Rosten —	20	478	„	„	
479	M	4/5	2	Bund	Breiteisen —	160	479	Haspe	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
480	M	7	1	Sack	Nüsse —	163	480	Hagen	Bergisch-Märkische	
481	M	9	2	Laden	— —	88	481	Altenhundem	„	
482	M	13	1	Fass	Stärke —	112	482	Tapiau	Preuss. Ostbahn	
483	M	81	1	Kiste	gefüllt —	30	483	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
484	M	572	1	Ballen	Papier —	177	484	Köln Gereon	Rheinische	
485	M	2221	1	Fass	Maschinenöl —	83	485	Deutz	Köln-Mindener	
486	M	4702	1	Kiste	gefüllt —	130	486	Köln Gereon	Rheinische	
487	M A H	3839	1	Verschlag	Drahtsiebe —	70	487	Bochum	Bergisch-Märkische	
488	M B	121	1	Kiste	— —	30	488	Altenhundem	„	
489	M D	2836	1	Ballen	Leinen —	127	489	Hagen	„	
490	M G	10328	1	Collo	— —	37	490	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
491	M K	—	1	Sack	Säcke —	18	491	Constanz	Badische	
492	MK	4078	1	Fass	Zucker —	204	492	Oberhausen (Dortmund)	Bergisch-Märkische	
493	M L	8064	1	Pack	Papier —	80	493	Oberhausen	„	
494	M L	8115	1	„	Papier —	80	494	„	„	
495	M M	191	1	Fass	Feuerzeug —	235	495	Mainz	Hessische Ludwigsb.	Weinheim-Fulda bezettelt.
496	M N S	—	1	„	leer —	66	496	Hauptdepot	Badische	
497	M R	—	1	—	Ofenplatte —	12	497	Büdingen	Oberhessische	
598	Mr.	1	1	Collo	Maschinentheil —	28	598	Goldbeck	Magdeb.-Halberst.	
599	M R	1/2	2	—	Ofenplatten —	18	599	Büdingen	Oberhessische	
500	MRM	6327	1	Korbflasche	Droguen —	24	500	Mannheim	Badische	
501	M R W	2911	1	Kiste	unbekannt —	—	501	Münster	Westfälische	
502	M S	37	1	Fass	leer —	190	502	Mühlacker	Badische	
503	M S	3927	1	Kiste	— —	17	503	Warlubien	Preuss. Ostbahn	
504	M S	4795	1	„	Seife —	60	504	Dortmund	Bergisch-Märkische	
505	M T	2399	1	Ballen	— —	900 (400)	505	Altenhundem	„	
506	M W	270	1	Körbchen	— —	15	506	Dortmund	„	
507	M W	564	1	Wagenladung	Grassamen —	—	507	Borken	Main-Weser-Bahn	
508	**N**	—	2	Fass	Därme —	654	508	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
509	N	721	1	Kiste	Gypsmodelle —	54	509	Kehl	Badische	
510	N / M & C	2337	1	„	— —	46	510	Bergedorf	Berlin-Hamburger	beklebt „Kiel".
511	N N	—	1	—	Ofentheil und 2 Ringe —	30	511	Mannheim	Badische	
512	N R	61	1	Fässchen	leer —	23	512	Pfullendorf	„	
513	**O**	—	1	Sack	Roggenmehl —	200	513	Finnentrop	Bergisch-Märkische	
514	O	—	1	—	cylinderförmiger Ofentheil	149	514	Bochum	„	
515	O 2	4	1	Pack	Tafeln —	22	515	Dortmund	„	
516	O	12	1	Korb	1 eis. Maschinentheil —	125	516	Düsseldorf	Köln-Mindener	
517	O	6666	1	Kiste	gefüllt —	145	517	Köln Gereon	Rheinische	
518	O & C	1690	1	Fass	leer —	35	518	Münster	Köln-Mindener	
519	O S	1265	1	Sack	Kleien —	104	519	Constanz	Badische	
520	**P**	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	29	520	Hauptdepot	„	
521	P	1	1	Tonne	Heringe —	110	521	Oberhausen	Köln-Mindener	
522	P	4	1	—	Ofenplatte —	4	522	Büdingen	Oberhessische	
523	P	101	1	Ballen	Abfälle —	187 (181)	523	Werden	Bergisch-Märkische	
524	P	428	1	Korb	Flaschen —	26	524	Bochum	„	
525	P B	236	1	Fass	leer —	68	525	Bielefeld	Köln-Mindener	
526	P B C	266	1	Kiste	unbekannt —	271	526	Angermünde	Berlin-Stettiner	
527	P D	229	1	„	— —	29	527	Deutz	Bergisch-Märkische	
528	P F	3	1	Ballen	Seife —	31	528	Markirch	Reichsbahn	
529	P F B	198	1	Fass	leer —	20	529	Utrecht	Niederl. Staatsbahn	
530	P H Bochum	1845	1	Korb	Branntwein —	50	530	Bochum	Bergisch-Märkische	
531	P H	2591	1	Fass	Essig —	158	531	„	„	
532	P J	455 457	2	—	Deckel in einem leeren Tönnchen —	7	532	Berlin	Berlin-Anhaltische	
533	P J W	210	1	Fass	leer —	210	533	Hauptdepot	Badische	
534	P K	6724	1	Petroleumfass	„ —	56	534	Mülheim	Köln-Mindener	
535	PL	2770 1458	2	Fass	„ —	—	535	Speyer	Pfälzische	
536	P O	diverse	8	Fässer	Bier —	—	536	Münster	Westfälische	
537	P W	1940	1	Korb	Flaschen, gefüllt —	—	537	Dortmund	Bergisch-Märkische	
538	P X F	155	1	Kiste	leer —	5	538	„	Köln-Mindener	
539	P & Z	2675	1	Fass	unbekannt —	78	539	Saarbrücken	Saarbrücker	
540	**R**	—	1	Brod	Zucker —	18	540	Bremen	Hannoversche	
541	R	—	1	Fass	Därme —	332	541	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
542	R	—	1	Korb	Gusswaaren —	80	542	Alsfeld	Oberhessische	
543	R	1/3	3	Ballen	Lumpen —	475	543	Deutz	Köln-Mindener	
544	R	309	1	„	Leder —	88	544	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
545	R	487. 492	2	„	Tabak —	588	545	Dordrecht	Niederländ. Staatsb.	
546	R	5407/9	3	Pack	Strohpapier —	50	546	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
547	R	8464	1	Korb	gefüllte Blechflaschen —	41	547	Offenbach	Frankfurt-Bebraer	
548	R B	432	1	Kiste	Kautabak —	33	548	Dortmund	Köln-Mindener	
549	R B	2012	1	Fass	leer —	66	549	Hauptdepot	Badische	
550	R & B	2230	1	„	Essig —	165	550	Dortmund	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Lagerort: Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
551	R B / H C	6 / 62 / 5	1	Fass	Oel	—	340	551	Schwerte	Bergisch-Märkische	
552	R C	1	1	„	leer	—	30	552	Hersbruck	Bayer. Ostbahnen	
553	R C	32	1	Kiste	Eisenstein	—	374	553	Kattowitz	Oberschlesische	
554	R C	100	1	„	Kleider	—	63	554	Berlin	Preuss. Ostbahn	
555	R D & Co.	—	2	Sack	Kleie	—	308	555	Danzig	„	
556	R G	1315	1	Kiste	leer	—	37	556	Münster	Köln-Mindener	
557	R H	196	1	Beutel	Erbsen	—	92	557	Soest	Bergisch-Märkische	
558	R H	2181	1	Fass	Wein	—	115	558	Oberhausen	„	
559	R Ᵽ	1959	1	Ballen	Kaffee	—	140	559	Bochum	„	
560	R M	5846	1	Ballot	Wollwaaren	—	60	560	Hausach	Badische	
561	R Q	1	1	Pack	Draht	—	13	561	Olsberg	Bergisch-Märkische	
562	R S	69	1	Ballen	unbekannt	—	47	562	Münster	Westfälische	
563	R T	2273	1	Fass	Petroleum	—	300	563	Bochum	Bergisch-Märkische	
564	[illegible]	—	4	—	Bügeleisen	—	40	564	Mülheim a. d. R.	„	
565	S	—	7	Colli	Eisentheile	—	216	565	Dortmund	„	
566	S	-	1	—	Ofentheil mit Rost	—	38	566	Bochum	„	
567	S	—	2	—	Ofenfüsse	—	12	567	Steele	„	
568	S	—	1	Pack	Papier	—	33 (30)	568	Elberfeld	„	
569	S	—	1	—	Schleifstein	—	43	569	Berlin	Niederschles.-Märk.	
570	S	1/2	2	—	eiserne Ringe	—	650	570	Dortmund	Bergisch-Märkische	
571	S	3	1	—	Ofentheil	—	18	571	Büdingen	Oberhessische	
572	S	4	1	Korb	Figurentheile	—	38	572	Deutz	Köln-Mindener	
573	S	10	1	Kiste	unbekannt	—	204	573	Soest	Westfälische	
574	S	16	3	—	Sesselgestelle	—	—	574	Braunschweig	Braunschweigische	bez. Berlin-Braunschweig.
575	S	22	1	—	Ofenthüre	—	5	575	Leipzig	Thüringische	
576	S	34	1	Ohm	Petroleum	—	—	576	Deutz	Bergisch-Märkische	
577	S	159	1	Fass	Schwärze	—	50	577	Düsseldorf	Köln-Mindener	
578	S	283	1	Kiste	Säcke	—	17	578	Dortmund	„	
579	S / -θ-	379	1	„	—	—	31	579	Hamburg	Berlin-Hamburger	
580	S	523	1	Pack in Papier	unbekannt	—	15	580	Halle	Thüringische	
581	S	1012	1	Säckchen	Guano	—	95	581	Mannheim	Badische	
582	S	1093 (1095)	1	Fass	Wein	—	80	582	Bochum	Bergisch-Märkische	
583	S	1352	1	Kiste	Bandwaaren	—	69	583	Oberhausen	„	bez. Brüssel.
584	S	2632	1	Sack	Mehl	—	123	584	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
585	S	3058	1	Ballot	—	—	15	585	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
586	S	3657	1	Fass	leer	—	10	586	Mülheim	Köln-Mindener	
587	S	3982	1	„	Seife	—	130	587	Langendreer	Bergisch-Märkische	
588	S	4314	1	Kiste	Seife	—	46	588	Osnabrück	Köln-Mindener	
589	S	5531	1	Fass	Branntwein	—	80	589	Dortmund	„	
590	S	9217	1	Ballen	Wäsche	—	63	590	„	„	
591	S A	—	1	—	gusseiserne Kasserolle	—	10	591	Plettenberg	Bergisch-Märkische	
592	S A	1 / 2	1 / 1	Kiste / Koffer	unbekannt	—	109 / 171	592	Magdeburg Unterw.	Magdeb.-Halberst.	
593	S A T	5	1	Ballen	Kaffee	—	—	593	Hauptdepot	Badische	
594	S B	—	1	—	Puffer	—	52	594	München	Bayer. Ostbahnen	
595	S B	727	1	Kiste	—	—	38	595	Schweidnitz	Breslau-Freiburger	Eilgut von Leipzig.
596	S B	8316	1	„	—	—	114	596	Braunschweig	Braunschweigische	
597	S C	688	1	Fass	Harz	—	490	597	Bochum	Bergisch-Märkische	
598	S & C	2287	1	Kiste	leer	—	14	598	Hauptdepot	Badische	
599	S F	201	1	„	Hausgeräthe	—	74	599	Bochum	Bergisch-Märkische	
600	S F	1200	1	„	leer	—	52	600	Berlin	Preuss. Ostbahn	
601	S F	9912/15	4	Kisten	unbekannt	—	202	601	Leipzig	Thüringische	
602	S G	155	1	Sack	Kälberhaare	—	23	602	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
603	S J S	6075	1	Kiste	—	—	152 (132)	603	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
604	S K	1	1	—	Waschkübel	—	12	604	Camen	Köln-Mindener	
605	S K	3933	1	Fass	—	—	250	605	Crefeld	Bergisch-Märkische	
606	S L	1813	1	„	leer	—	14	606	Hauptdepot	Badische	
607	-θ- / S M	324	1	„	Wagenschmiere	—	580	607	Breslau	Oberschlesische	
608	-θ- / S M	324	12	„	Wagenschmiere	—	380	608	„	„	
609	S N	10	1	Ballen	Tabak	—	79	609	Stettin	Berlin-Stettiner	
610	S N	481	1	„	Wolle	—	482	610	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
611	S S	51	1	Tonne	leer	—	17	611	Münster	Köln-Mindener	
612	S S	259	1	Fass	Gummiwaaren	—	178	612	Dortmund	Bergisch-Märkische	
613	St	—	3	Ballen	Tabak	—	147	613	Stettin	Berlin-Stettiner	
614	St	7	1	Fass	leer	—	13	614	Berlin	Preuss. Ostbahn	
615	St K	40	1	Kiste	„	—	23	615	Hauptdepot	Badische	
616	St O	6544	1	„	„	—	14	616	Hausach	„	
617	S W	—	1	—	Ofentheil	—	14	617	Grimmenthal	Werrabahn	
618	**T**	—	4	—	eiserne Dachfenster	—	105	618	Gotha	Thüringische	
619	T	—	11	Stück	Eisentheile	—	37	619	Lennep	Bergisch-Märkische	
620	T	—	2	—	Bestandth. z. 1 Windm.	—	36	620	Hauptdepot	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Signatur. Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
621	T	256	1	Ballen	Café	—	32	621	Wickrath	Bergisch-Märkische	
622	T	663	1	Stübich	leer	—	54	622	Hauptdepot	Badische	
623	T	1792	1	Fass	Eisenwaaren	—	675	623	Braunschweig	Braunschweigische	
624	T	1793	1	Korb	Eisenwaaren	—	240	624	„	„	
625	GTS	2563	1	Fass	Oel	—	458	625	Warburg	Bergisch-Märkische	
626	T M H	718	1	Sack	Cappus	—	61	626	Wanne	Köln-Mindener	
627	T P	7325	1	Ballen	—	—	28	627	Lennep	Bergisch-Märkische	
628	T S	2	1	Fass	Sprit	—	234	628	Oberhausen	„	
629	U	1020/1	2	Ballen	Korken	—	50	629	Dortmund	Köln-Mindener	
630	U & C	4363	1	Kiste	leer	—	76	630	Hauptdepot	Badische	
631	V	5	1	Koffer	unbekannt	—	36	631	Schaffhausen	„	
632	V	592	1	Kiste	Glas	—	125	632	Halle	Thüringische	
633	V d H N	326	1	„	unbekannt	—	66	633	Cassel	Main-Weserbahn	
634	V H	6585	1	Fass	Branntwein	—	46	634	Viersen	Bergisch-Märkische	
635	V H O	7438	1	Pack	Eisenwaaren	—	—	635	Soest	„	
636	V L D	33	1	Fass	Petroleum	—	30	636	Steele	„	
637	V R	1937	1	„	Bier	—	169	637	Unna	„	
638	V R	2865	1	„	Bier	—	250	638	„	„	
639	W	—	1	—	Ofentheil	—	1	639	Büdingen	Oberhessische	
640	W	1/2	2	Pack	Säcke	—	126	640	Dortmund	Bergisch-Märkische	
641	W	4	1	Kiste	—	—	4	641	Schweidnitz	Breslau-Freiburger	Eilgut von Leipzig.
642	W	11	1	Fass	Glascylinder	—	39	642	Berlin	Preuss. Ostbahn	
643	W	22	1	—	Eisenplatte	—	10	643	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
644	W	463	1	Kiste	—	—	270	644	Steele	Bergisch-Märkische	
645	W	736	1	„	unbekannt	—	24	645	Hauptdepot	Badische	
646	W	1634	1	„	Kurzwaaren	—	62	646	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
647	W	1668	1	„	—	—	129	647	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
648	W	1896 1896½	2	Pack	Papier	—	100	648	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
649	W	5866	1	Kiste	Tropfen	—	86	649	Dortmund	Bergisch-Märkische	
650	W	7059	1	Fass	Sprit	—	1100	650	Altenbeken	Westfälische	
651	W	7089	1	„	Sprit	—	1100	651	Altenbeken	„	
652	W	10112	1	Rolle	Bleiröhren	—	170	652	Friedrichshafen	Württembergische	
653	W B	4	1	Fass	leer	—	60	653	Oberhausen	Köln-Mindener	
654	W B	637	1	„	—	—	86	654	Langendreer	Bergisch-Märkische	
655	W C	—	5	Pack	Strohpapier	—	156	655	Rheine	Westfälische	N. Hüsten-Schwerte
656	W C	2	1	Päckchen	Messingspähne	—	50	656	Bochum	Bergisch-Märkische	
657	W C	10	1	Kiste	Eisenwaaren	—	—	657	Jülich	„	
658	W C	3980	1	„	leer	—	20	658	Dortmund	Köln-Mindener	
659	W C	5040	1	„	„	—	66	659	Berlin	Preuss. Ostbahn	
660	W D	453	1	Pack	Papierabfälle	—	32	660	Emden	Westfälische	
661	WE	—	1	—	Feuertopf	—	38	661	Dortmund	Köln-Mindener	
662	W F	1	1	Sack	Säcke und Brettchen	—	45	662	Mülheim	„	
663	W F M	2462	1	Kiste	Blechwaaren	—	44	663	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
664	W H	84	1	Pack	Bürsten	—	59	664	Hagen	Bergisch-Märkische	
665	WH	945	1	Korb	Nägel	—	84	665	Kattowitz	Oberschlesische	
666	W & H	455	1	Kiste	Papier	—	50	666	Dortmund	Köln-Mindener	
667	W K	669	1	Ballen	Wollwaare	—	24	667	Hansdorf	Oberschlesische	
668	W K	1401	1	Korb	Eisenwaaren	—	40	668	Dortmund	Köln-Mindener	
669	W K	1513/4	2	Kübel	Butter	—	232	669	„	„	
670	W K	1517/8	2	„	Butter	—	120	670	„	„	
671	W K	2160	1	Kiste	—	—	104	671	Berlin	Preuss. Ostbahn	
672	W L	1	1	Collo	Garn	—	88	672	Grevesmühle	Friedr.-Franzbahn	
673	W L	1	1	Sack	Betten	—	38	673	Nakel	Preuss. Ostbahn	
674	W L	1/4	4	Fässer	Butter	—	230	674	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
675	W O	179	1	Ballen	gefüllt	—	124	675	Cöln Gereon	Rheinische	
676	W O	1500	1	Korb	Eisenwaaren	—	30	676	Essen	Bergisch-Märkische	
677	W S	—	1	—	Ofentheil mit Thüre	—	22	677	Giessen	Oberhessische	
678	W S	922	1	Ballen	—	—	177	678	Königsberg	Preussische Ostbahn	
679	W S	4557	1	„	unbekannt	—	19	679	Braunschweig	Braunschweigische	bez. Waldheim- Bremen.
680	W S H	166	1	Päckchen	Nägel	—	7	680	Flémalle	Niederl. Staatsb.	
681	W W	—	1	—	Ofentheil	—	20	681	Bochum	Bergisch-Märkische	
682	W W	69	1	Kiste	unbekannt	—	35	682	Rheine	Westfälische	Neheim-Hüsten.
683	W W	3197	1	Ballen	Wollwaaren	—	64	683	Hausach	Badische	
684	Z	28	1	Korb	Eisenwaaren	—	120	684	Dortmund	Köln-Mindener	
685	Z G	1142	1	Kübel	Käse	—	—	685	Soest	Bergisch-Märkische	
686	Z D D S J L	24	1	Fass	Petroleum	—	318	686	Kaiserslautern	Pfälzische	
687	Z L	1999	1	Kiste	Nudeln	—	28	687	Bochum	Bergisch-Märkische	
					B. Colli mit Adressen:						
688	Adresse	—	5	Fässer	leer	—	60	688	Trier	Saarbrücker	
689	Emil Aron	667	1	Pack	Säcke	—	—	689	Dresden	Leipzig-Dresdener	
690	Bahnhof restante Sorau	—	6	Säcke	Flachs	—	762	690	Kreuz	Preuss. Ostbahn	

Laufende Nr.	Der Colli. Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
691	J. Barth & Sohn Nürnberg.	1795	1	Ballen	Hopfen —	200	691	Dortmund	Bergisch-Märkische	
692	Bauch.	2290	1	Fass	leer —	31	692	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
693	Geb. Beilhart Rosenheim.	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	25	693	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
694	A. C. Bielefeld.	—	1	„	— —	56	694	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
695	S. Blum.	—	10	Bund	leere Säcke —	?	695	Passau	Bayer. Ostbahnen	
696	H. Böhmke Dortmund.	2256	1	Fass	leer —	32	696	Wesel	Köln-Mindener	
697	Dill.	—	1	Ofentheil	— —	33	697	Düsseldorf	„	
698	Dortmund.	4361	1	Blechflasche	leer —	8	698	Dortmund	„	
699	Louis Dreifuss Zürich.	174	1	Sack	Kleien —	60	699	Constanz	Badische	
700	Ernst Ehring Berlin.	—	1	„	Weizen —	203	700	Fürstebwalde	Niederschles.-Märk.	
701	Engel.	—	1	Bierfässchen	leer —	26 L	701	Blaubeuren	Württembergische	
702	Magnus Fischer.	1/2	2	Pack	leere Säcke —	132	702	Dresden	Leipzig-Dresdner	
703	Joseph Fischer in Oberböbingen	4	1	Sack	leere Säcke —	47	703	Nördlingen	Württembergische	
704	Frank.	3268	1	Fass	leer —	40	704	Hausach	Badische	
705	Gebr. Friedberg Magdeburg.	—	2	Sack	Erbsen —	404	705	Berlin	Preuss. Ostbahn	
706	A. Goldmann.	—	1	Bündel	Säcke —	69	706	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
707	E. L. Goullon & Cp. Anvers.	—	1	Sack	Gerste —	180	707	Hennef	Köln-Mindener	
708	Gebr. H.	564	1	Fass	Schmieröl —	410	708	Bochum	Bergisch-Märkische	
709	Hahn Ettmandf.	—	1	Sack	Gyps —	106	709	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
710	Halle.	528	1	„	leere Säcke —	42	710	Dresden	Leipzig-Dresdner	Gepäckstück.
711	Hirth.	—	1	Bund	Säcke —	60	711	Hausach	Badische	
712	Th. Holvenbach in Euskirchen.	—	1	Pack	Säcke —	62	712	Lippstadt	Westfälische	bekl: Soest-Lippstadt
713	J. Koch.	466	1	Fass	leer —	57	713	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
714	Licops van de Rijst.	—	1	Bündel	leere Säcke —	91	714	Tongeren	Niederl. Staatsb.	
715	L. Limburg.	694	1	Fass	leer —	22	715	Münster	Köln-Mindener	
716	Meyer Elberfeld.	8	1	Pack	Säcke —	47	716	Deutz	„	
717	J. Müller.	—	1	Bierfass	leer —	28	717	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
718	München.	1813	1	Bund	Säcke —	40	718	Hausach	Badische	
719	K. Neumann Bärwalde	—	1	Sack	unbekannt —	250	719	Stettin	Berlin-Stettiner	
720	A. Peter.	487	1	Fass	leer —	28	720	Leipzig	Thüringische	
721	Moritz Pinkas.	—	1	Sack	Farbholz —	35	721	Regensburg	Bayer Ostbahnen	
722	Gebr. R.	2802	1	Fass	Essig —	170	722	Dortmund	Bergisch-Märkische	
723	W. Rasche.	2104	1	„	leer —	86	723	Altenessen	Köln-Mindener	
724	A. Riebeck.	3799	1	Ballon	Solaröl —	140	724	Grimmenthal	Werrabahn	
725	Rocke & Kesselring Romanshorn.	—	1	Pack	leere Säcke —	46	725	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
726	H. Roesnik.	—	1	Kiste	— —	47	726	Wartenburg	Preuss. Ostbahn	
727	M. Roller.	1065	1	Fass	leer —	204	727	Mühlacker	Badische	
728	Schuler & Bondi in Wien.	—	16	Pack	Säcke —	1161	728	Strassburg	Reichsbahn	
729	Stern.	—	1	Bierfass	leer —	28	729	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
730	Malzfabrik von Fr. Teuf Hadmersleben.	—	1	Sack (Pack)	leere Säcke —	54	730	Haspe	Bergisch-Märkische	
731	Wilh. Unterilp Düsseldorf.	—	50	Sack	Roggen —	—	731	Wangerin	Berlin-Stettiner	
732	Gebr. W.	563	1	Fass	Oel —	490	732	Bochum	Bergisch Märkische	
733	Werra.	383	1	Stück	Kuppel mit Mutter —	—	733	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	
					C. Colli mit Nummern sign.:					
734	blau I	—	1	Bund	Eisen —	12	734	Coburg	Werrabahn	
735	I	—	2	—	gusseiserne Rollen —	60	735	Langendreer	Bergisch-Märkische	
736	II	—	1	Ofentheil	— —	13	736	Osnabrück	Köln-Mindener	
737	grün III	—	1	Stab	Flacheisen —	10	737	Sonneberg	Werrabahn	
738	—	1	1	Korbflasche	leer —	14	738	Hauptdepot	Badische	
739	—	1B	1	Holzmodell	— —	35	739	Deutz	Köln-Mindener	
740	—	1/7	7	—	leere Oxhoftfässer —	—	740	Magdeburg U.	Magdeb.-Halberst.	
741	—	31	1	Kiste	Eisenwaaren —	36	741	Hauptdepot	Badische	
742	—	35	1	Privatdecke	— —	90	742	Mannheim	„	
743	—	57	1	Fass	Petroleum —	320	743	Essen	Bergisch-Märkische	
744	—	63	1	—	eiserner Ofenkranz —	2	744	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
745	—	67	6	Ringe	Drahtseil —	2190	745	Dortmund	Köln-Mindener	
746	—	139	1	hölz. Koffer	?	57	746	Neufahrn b/E.	Bayer. Ostbahnen	bez. Regensburg-Neufahrn b/E.
747	—	277	1	kl. Handkoffer	?	6	747	„	„	bez. Landshut-Neufahrn b/E.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
748	—	373	1	Fass	leer	62	748	Saarburg	Reichsbahn	
749	—	387	1	Kiste	leere Flaschen	57	749	München	Bayer. Ostbahnen	
750	—	403	1	Koffer	unbekannt	34	750	Weimar	Thüringische	
751	—	606	1	Korb	Lack	49	751	Braunschweig	Braunschweigische	
752	—	846	1	Kiste	Bindfadenkapseln	18	752	Hauptdepot	Badische	
753	—	878	1	Sack	leere Säcke	60	753	Braunschweig	Braunschweigische	bekl. Fabr. Uefingen.
754	—	110	1	Fass	leer	70	754	Hauptdepot	Badische	
755	—	1143	1	Fässchen	„	23	755	Pfullendorf	„	
756	—	1222	1	Korb	Kandis	34	756	Minden	Köln-Mindener	
757	—	1955	1	Fass	unbekannt	172	757	Passau	Bayer. Ostbahnen	
758	—	4368 (4348)	1	Collo	eis. Rohr	160	758	Dortmund	Bergisch-Märkische	bez. Giessen.
759	—	8471	1	Kiste	Kurzwaaren	27	759	Giessen	Köln-Mindener	
760	—	115115/7	3	Colli	Nähmaschienen	91	760	München	Bayer. Ostbahnen	bezettelt: Gera-Eger transit
					D. Colli mit Figuren signirt:					
761	△	2207	1	Fass	—	222	761	Schwerte	Bergisch-Märkische	
762	△	17097	1.	„	Zinkweiss	108	762	Essen	Köln-Mindener	
763	△ AB	—	1	Sack	Erbsen	201½	763	Dornap	Bergisch-Märkische	
764	△ B	584	1	Serone	Tabak	148	764	Schwedt	Berlin-Stettiner	
765	△ CS	4640	1	Fass	Branntwein	219	765	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
766	△ HS D	1406 204	1	Sack	Wachs	177	766	Lingen	Westfälische	
767	△ JJ	13181	1	Kiste	—	48	767	Essen	Bergisch-Märkische	
768	△ L·	1007	1	„	unbekannt	84	768	Rostock	Friedr. Franz Bahn	
769	△ L	6352	1	„	„	60	769	Stralsund	Berlin-Stettiner	
770	△ O	1125	1	„	Bücher	170	770	Bochum	Bergisch-Märkische	
771	△ S	—	1	„	Torf	320	771	Hauptdepot	Badische	
772	△ S	1380	1	Ballen	Manufacturwaaren	141	772	Essen	Bergisch-Märkische	
773	▽ S	11619	1	Kiste	leere Krüge	24	773	Marburg	Main-Weser-Bahn	
774	△	180	1	„	leer	15	774	Apolda	Thüringische	
775	△	664	1	Ohm	Oel	—	775	Deutz	Bergisch-Märkische	
776	△	6981	1	Sack	Kräuter	192	776	Elberfeld	„	
777	△ A G S	3117 3118	2	Kisten	—	143	777	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
778	△ E	15238	1	Ballot	Bürstenwaaren	5	778	Dortmund	Köln-Mindener	
779	△ HR	8325	1	Kiste	—	73	779	Dresden	Leipzig-Dresdner	
780	△ R	2357	1	„	leer	32	780	„	„	
781	△ S	4906	1	„	Nudeln	30	781	Dortmund	Köln-Mindener	
782	△ O S & C	481	1	„	Aether	20	782	„	„	
783	◇	1309	1	Ballen	Korken	50	783	Mannheim	Badische	
784	◇ EV	9384	1	Kiste	gefüllt	120	784	Köln, Gereon	Rheinische	
785		—	37	Ballen	Tabak	3202	785	Stettin	Berlin-Stettiner	
786	CB B	83	1	Kiste	Eisenwaaren	366	786	Nordhausen	Hannoversche	
787		1135	1	Fass	ansch. Schwärze (Kienruss)	126	787	Altenbeken	Hannover-Altenbek.	
788	◇ St	2982	1	Kiste	Macoroni	60	788	Düsseldorf	Köln-Mindener	
789	✡	1867 10	1	Pack	Säcke	37	789	Bielefeld	„	
790	✡ AS	2269	1	Fass	Branntwein	446	790	Gotha	Thüringische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Signatur. Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
791	B & C	2805	1	Kiste	leer	—	38	791	Dortmund	Köln-Mindener	
792	C W B	75	1	Fass	„	—	54	792	Dresden	Leipzig-Dresdener	
793		6991	1	Korb	Branntwein	—	24	793	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
794		28	1	Fass	—	—	368	794	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
795		495/9	5	Colli	Leim	—	1018	795	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
796		1067	1	Kiste	Hohlglas	—	20	796	Pforzheim	Badische	
797		8	2	—	Seitenstücke zu einer Bettstelle	—	22	797	Dortmund	Bergisch-Märkische	
798		999	1	Kiste	Wein	—	195	798	Bremen	Hannoversche	
799	— (roth)	—	1	Bund	Bandeisen	—	—	799	Dresden	Leipzig-Dresdner	
800	— (grün)	—	1	Stab	Flacheisen	—	11	800	Leisnig	„	
					E. Colli ohne Signatur:						
801	—	—	1	—	Toiletten-Aufsatz	—	20	801	Deutz	Köln-Mindener	
802	—	—	1	Ballen	Gewebe	—	44	802	Berlin	Niederschles.-Märk.	
803	—	—	1	„	Gummiwaaren	—	39	803	Hörde	Bergisch-Märkische	bez. Hörde.
804	—	—	1	„	Tabak	—	110	804	Stettin	Berlin-Stettiner	
805	—	—	1	„	Wolle	—	247	805	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
806	—	—	2	„	rohe Baumwolle	—	864	806	Kehl	Badische	
807	—	—	3	„	Baumwollabfälle	—	441	807	„	„	
808	—	—	1	„	leer	—	17	808	München	Bayer. Ostbahnen	
809	—	—	1	—	Bettrost	—	40	809	Kehl	Badische	
810	—	—	1	—	eichener Balken	—	—	810	Fürstenwalde	Niederschl.-Märk.	
811	—	—	8	Stück	eichene Bohlen	—	—	811	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
812	—	—	1	—	tannene Bohle	—	—	812	Fürstenwalde	Niederschles.-Märk.	
813	—	—	8	Pack	Besen	—	25	813	Düsseldorf	Köln-Mindener	
814	—	—	1	Bund	Reisbesen	—	26	814	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
815	—	—	2	Stück	lange Bretter	—	—	315	Bunzlau	Niederschles.-Märk.	
816	—	—	9	„	kieferne Bretter	—	460	816	Erkner	„	
817	—	—	11	„	Bretter	—	—	817	Rauscha	„	à 7m lang.
818	—	—	1	Fass	leer	—	57	818	München	Bayer. Ostbahnen	bez. Rosenheim.
819	—	—	1	—	leeres Fass	—	—	829	Utrecht	Niederl. Staatsb.	
820	—	—	24	Fass	leer	—	—	820	Guben	Halle-Sorau-Guben	
821	—	—	1	„	Farbe	—	502	821	Dortmund	Köln-Mindener	
822	—	—	1	„	Petroleum	—	298	822	Wiesbaden	Nassauische	
823	—	—	1	„	1 Sack	—	30	823	München	Bayer. Ostbahnen	
824	—	—	1	„	Theer	—	370	824	Bochum	Bergisch-Märkische	
825	—	—	1	Waschfass	leer	—	25	825	Nördlingen	Bayer. Staatsbahn	
826	—	—	1	—	neues Waschfass	—	—	826	Braunschweig	Braunschweigische	
827	—	—	1	Blechflasche	leer	—	5	827	Mülheim	Köln-Mindener	
828	—	—	1	Korbflasche	„	—	22	828	Hauptdepot	Badische	
829	—	—	8	—	Paar Holzschuhe	—	12	839	Münster	Köln-Mindener	
830	—	—	1	Kiste	Essenzen	—	23	830	München	Bayer. Ostbahnen	
831	—	—	1	„	leer	—	32	831	Hauptdepot	Badische	
832	—	—	1	„	„	—	34	832	„	„	
833	—	—	1	„	„	—	87	833	Dortmund	Köln-Mindener	
834	—	—	1	„	leere Flaschen	—	92	834	Herford	„	
835	—	—	1	„	—	—	112	835	Essen (Deutz)	Bergisch-Märkische	
836	—	—	1 1	„ Koffer	Effecten —	— —	340 35	836	Leipzig	Leipzig-Dresdner	schwarzledern Gep.-Sch. 135. Prag
837	—	—	1	Tafel	Eisenblech	—	32	837	Cassel	Hannoversche	
838	—	—	1	Bund	Kuchenbleche	—	89	838	Leipzig	Sächs. Staatsbahn	
839	—	—	1	Rolle	Zinkblech	—	119	849	Leisnig	Leipzig-Dresdner	
840	—	—	1	Tafel	Zinkblech	—	700	840	Leipzig	Sächs. Staatsbahn	
841	—	—	1	„	Zinkblech	—	24	841	Trossingen	Württembergische	
842	—	—	1	Pack	Drahtgewebe	—	44	842	Essen	Bergisch-Märkische	
843	—	—	1	Bund	Stahldraht	—	46	843	Grimmenthal	Werrabahn	
844	—	—	20	Colli	Eisen	—	64	844	Hasselt	Niederl. Staatsb.	
845	—	—	10	„	Brucheisen	—	32	845	Giessen	Oberhessische	
846	—	—	1	Bund	9 Stangen Fenster-Eisen		94	846	Saargemund	Reichsbahn	
847	—	—	2	„	Flacheisen	—	230	847	Neuss	Rheinische	
848	—	—	1	Stange	Flacheisen	—	23	848	Bremen	Hannoversche	
849	—	—	1	„	Flacheisen	—	27	859	Cassel	„	
850	—	—	2	Stäbe	Flacheisen	—	38	850	Castrop	Köln-Mindener	
851	—	—	1	Stange	Quadrat-Eisen	—	900	851	Altenburg	Sächs. Staatsbahn	
852	—	—	2	Stäbe	Quadrat-Eisen	—	160	852	Unna	Bergisch-Märkische	
853	—	—	1	Stück	Reifeisen	—	10	853	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
854	—	—	1	Bund	Rundeisen	—	120	854	Saarburg	Reichsbahn	
855	—	—	1	Stange	Rundeisen	—	20	855	Erfurt	Thüringische	
856	—	—	1	„	Rundeisen	—	72	856	Bremen	Hannoversche	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Signatur. Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
857	—	—	1	Stab	Eisen —	6	857	Bentheim	Niederl. Staatsbahn	
858	—	—	4	Stäbe	Eisen —	—	858	Köln C. W.	Rheinische	
859	—	—	6	„	Eisen —	72	859	Deutz	Köln-Mindener	
860	—	—	18	„	Eisen, $3^{1}/_{2}'$ lang —	576	860	Wesel	„	
861	—	—	2	—	Eisenlager —	—	861	Dresden	Leipzig-Dresdner	
862	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	40	862	Hagen	Bergisch-Märkische	
863	—	—	1	Pack	eiserne Häfen —	16	863	München	Bayer. Ostbahnen	
864	—	—	2	—	eiserne Harken —	14	864	Lochem	Niederl. Staatsbahn	
865	—	—	1	—	Kette, 140' lang —	255	865	Wesel	Köln-Mindener	
866	—	—	1	—	eis. Kohlenschaufel —	12	866	Dortmund	„	
867	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	82	867	München	Bayer. Ostbahnen	
868	—	—	1	—	Maschinentheil —	340	868	Braunschweig	Braunschweigische	
869	—	—	1	—	eiserner Ofenuntersatz —	30	869	Dortmund	Köln-Mindener	
870	—	—	1	—	eiserne Platte —	—	870	Bunzlau	Niederschles.-Märk.	$7,_{5}{}^{m}$ lg., $20,_{9}{}^{zm}$ brt.
871	—	—	1	—	Eisenplatte —	19	871	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
872	—	—	2	—	durchlöcherte Eisenplatten	100	872	Müllheim	Badische	
873	—	—	1	—	eis. Rohr —	40	873	Giessen	Oberhessische	
874	—	—	1	—	eis. Rohr —	78	874	Haltern	Köln-Mindener	
875	—	—	4	—	Eisenröhren —	200	875	Deutz	„	
876	—	—	1	—	eis. Rost-Stab —	21	876	Rosswein	Leipzig-Dresdner	
877	—	—	1	—	eis. Topf —	137	877	Dortmund	Köln-Mindener	
878	—	—	4	Pack	eis. Töpfe —	109	878	Horst	„	
879	—	—	1	—	eiserne Welle —	—	879	Dresden	Leipzig-Dresdner	
880	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	70	880	Castrop	Köln-Mindener	
881	—	—	1	Bürde	Federstahl —	34	881	Meiningen	Werrabahn	
882	—	—	1	—	Feuertopf und Rost —	29	882	Herford	Köln-Mindener	
883	—	—	1	—	Waagschaalentheil —	4	883	Hannover	Hannoversche	
884	—	—	2	—	gebogene Wagenachse —	—	884	Enschede	Niederl. Staatsbahn	
885	—	—	11 1	Colli,	Wagenbuchshülsen Vorstecker —	20	885	Halle	Halle-Sorau-Guben	
886	—	—	1	—	Wagenfeder —	96	886	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
887	—	—	6	—	Wagenfedern —	540	887	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
888	—	—	1	—	Kohlenpfanne —	2	888	Coburg	Werrabahn	
889	—	—	1	Korb	leer —	10	889	Hauptdepot	Badische	
890	—	—	1	„	leere Flaschen —	20	890	Dortmund	Köln-Mindener	
891	—	—	1	„	leere Flaschen —	78	891	Herford	„	
892	—	—	1	„	ein weisses Tuch —	4	892	Giessen	Oberhessische	
893	—	—	1	„	Mineralwasser —	60	893	Bochum	Bergisch-Märkische	
894	—	—	1	Kübel	Pech —	50	894	Mannheim	Badische	
895	—	—	12	„	leer —	80	895	Dortmund	Köln-Mindener	
896	—	—	1	—	Leine (zerrissen) —	—	896	Magdeburg Unterw	Magdeb.-Halberst.	
897	—	—	1	—	Mühlstein —	—	897	Gotha	Thüringische	
898	—	—	1	—	Ofentheil mit Thüre —	20	898	Giessen	Oberhessische	
899	—	—	3	—	Ofentheile —	12	899	„	„	
900	—	—	6	Stück	Ofentheile —	—	900	Grossenhain	Leipzig-Dresdener	
901	—	—	1	—	Ofenuntersatz —	55	901	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
902	—	—	1	—	Pflug —	105	902	Mannheim	Badische	
903	—	—	1	Pack	7 Körbe, leer —	113	903	Oberhausen	Köln-Mindener	
904	—	—	1	„	Mennig —	26	904	Hausach	Badische	
905	—	—	1	„	Abfälle von Papier —	200	905	München	Bayer. Ostbahnen	
906	—	—	1	„	leere Säcke —	54	906	Neuss	Bergisch-Märkische	bez. Neuss.
907	—	—	1	„	Säcke —	150	907	Aachen T.	„	
908	—	—	1	„	Schachteln —	60	908	München	Bayer. Ostbahnen	
909	—	—	1	„	Spatenstiele —	40	909	Neuss	Rheinische	
910	—	—	3	Packt	kleine Holzschaufeln —	8	910	Ortrand	Cottbus-Grossenh.	
911	—	—	5	Pack	Säcke —	260	911	Leer	Westfälische	Ein Sack ist „Stroband“ gezeichnet.
912	—	—	1	Sack	anscheinend Asche —	100	912	Braunschweig	Braunschweigische	
913	—	—	1	„	Bürstenwaaren —	31	913	Haspe	Bergisch-Märkische	
914	—	—	1	„	Getreide —	—	914	Dordrecht	Niederl. Staatsbahn	
915	—	—	1	„	Lumpen —	46	915	Braunschweig	Braunschweigische	
916	—	—	1	„ (Pack)	Säcke —	48	916	Crefeld	Bergisch-Märkische	
917	—	—	1	Sack	Wallnüsse —	93	917	Braunschweig	Braunschweigische	
918	—	—	2	„	leere Säcke —	45	918	Hof	Sächs. Staatsbahn	Aus Wagen No. 2640 K. S. entladen.
919	—	—	3	„	Roggen —	393	919	Stettin	Berlin-Stettiner	
920	—	—	4	„	Reismehl —	300	920	Bremen	Hannoversche	
921	—	—	4	Säcke	Salz —	400	921	„	„	
922	—	—	5	„	Mehl —	1005	922	München	Bayer. Ostbahnen	
923	—	—	8	„	Kleie —	800	923	Bremen	Hannoversche	
924	—	—	6 1 1	— — —	Sessel Eta_ère Kindersessel —	—	924	Schaffhausen	Württembergische	
925	—	—	1	Stübich	leer —	18	925	Hauptdepot	Badische	
926	—	—	2	Stübiche	„ —	34	926	„	„	
927	—	—	2	„	„ —	52	927	„	„	
928	—	—	1	—	Stuhl —	8	928	Warburg	Westfälische	
929	—	—	2	Gebund	Stuhlrohr —	40	929	Mülheim	Köln-Mindener	
930	—	—	2	—	Stunzen —	20	930	Hannover	Hannoversche	
931	—	—	1	—	Triebrad —	33	931	„	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Der Colli: Signatur: Nr.	Der Colli: Anzahl.	Der Colli: Art der Verpackung.	Der Colli: Inhalt.		Der Colli: Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Kiste	Diversi	—	85	1	Wien	Kaiser Ferd.-Nordb.	
2	A B	523	1	Koffer	Effecten	—	32	2	Oderberg	„	Gepäck gelb Leder
3	A F	503	1	Kiste	unbekannt	—	32	3	Wien	Oesterr. Staatsb.	
4	Ᵽ P	2304	1	„	Surogat	—	128	4	Prag	„	
5	A	125	1	Sack	Möbelfedern	—	113	5	Carlsbad	Buschtêhrader	
6	A P	174 173	2	Kisten	unbekannt	—	103	6	Königgrätz	Südnordd. Vrbdgsb.	
7	A P	1726	1	Fass	unbekannt	—	73	7	Komotau	Buschtêhrader	
8	A S	648	1	Pack	Wollwaare	—	41	8	Klagenfurt	Oesterr. Südbahn	
9	A T	719	2	Fass	unbekannt	—	120	9	Königgrätz	Südnordd. Verbdgsb.	
10	A F	22158 22159	2	Kisten	Cichorien	—	316	10	Reichenberg	„	
11	A W	1812	1	Kiste	Effecten	—	107	11	Villach, Frachten-Bahnhof	Kronprinz Rudolf-B.	
12	B	3	1	„	Eisenwaare	—	86	12	Wien	Kaiser Ferd.-Nordb.	Eilgut.
13	B	145	4	—	leere Körbe	—	14	13	Bubna	Buschtêhrader	
14	B L	6203 6204	2	Fass	unbekannt	—	65	14	B. Skalitz	Südnordd. Verbdgsb.	
15	B S K F	8869	1	Kiste	—	—	228	15	Carlsbad	Buschtêhrader	
16	C H	1405	1	„	Effecten	—	55	16	Passau	Kaiserin Elisabethb.	
17	D B	3	1	„	unbekannt	—	2	17	Wien	Kaiser Ferd.-Nordb.	
18	D B	908	1	Ballen	Bücher	—	124	18	Linz	Kaiserin Elisabdthb.	
19	D G	1318	1	Stück	Mühlstein	—	1285	19	Oderberg	Kaschau-Oderberbg.	
20	D U K J L	23 27	1	Ballen	Kaffee	—	115	20	Friedeck	Kaiser Ferd.-Nordb.	
21	E	10	1	„	unbekannt	—	58	21	Josefstadt	Süd-Nordd. Verbdgb	
22	E	14	1	Bund	Garn	—	26	22	Budigsdorf	Oesterr. Staatsbahn	
23	E A J	3	1	Kiste	unbekannt	—	55	23	Triest	Oesterr. Südbahn	
24	F	1/11	11	Ballen	leere Säcke	—	580	24	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
25	F	22	1	„	leere Säcke	—	25	25	Skalitz	Südnordd. Verbdsbg.	
26	F B	1/19	19	„	Kaffee	—	—	26	Wien	Kais. Elisabethb.	
27	F H	34	1	Fass	leer	—	24	27	Kolin	Oesterr. Staatsb.	
28	F T	unleserlich	1	„	„	—	33	28	St. Valentin	Kronpr. Rudolfbahn	
29	G	165	1	Ballen	Manufacte	—	90	29	Beneschau	Kaiser Fr.-Josef-B.	
30	G P H	—	2	Bund	Eisen	—	60	30	Pest	Oesterr. Staatsb.	
31	H	1	1	Koffer	Effecten	—	80	31	Wien	Kaiser Ferd -Nordb	
32	HB	52	1	Fass	Petroleum	—	317	32	M. Neustadt	Mähr. Grenzbahn.	
33	HK	13360	1	Korb	Diverse	—	56	33	Neustraschitz	Buschtêhrader	
34	H :S T E	—	1	Stück	Patentkuppel	—	40	34	Prag	Oesterr. Staatsb.	
35	J A S	123	1	Kiste	Liqueur	—	62	35	„	„	
36	J B	15	1	Fass	leer	—	30	36	Brünn	„	
37	J B	67	1	Ball	Wolle	—	249	37	Bubna	„	
38	J B	73	1	„	„	—	201	38	„	„	
39	J G S	3316	1	Fass	leer (alt)	—	67	39	Olmütz	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 30. Decbr. 1872.
40	JwL	—	1	„	leer	—	29	40	Josefstädt	Süd-Nordd. Verbdgb.	
41	I K	3	1	Kiste	unbekannt	—	8	41	Liesing	Oesterr. Südbahn	
42	J L	4	1	„	„	—	69	42	Brünn	Oesterr. Staatsb.	
43	J P	11/13	3	Ballen	Reis	—	504	43	„	„	
44	J S	39	1	Fass	unbekannt	—	340	44	Göding	Kaiser Ferd.-Nordb.	
45	J W	67	1	Kiste	Manufacte	—	494	45	Wien	„	
46	K	—	8	Bund	Eisenstäbe	—	448	46	Hohenstadt	Oesterr. Staatsb.	
47	K M	30	1	Kiste	unbekannt	—	55	47	Wien M. H.	Oesterr. Südbahn	
48	K P	577 601 578	3	Fass	Petroleum	—	332 310 328	48	Znaim	Oesterr. Nordwestb.	
49	L	1	1	Kiste	unbekannt	—	60	49	Pest	Oesterr. Staatsb.	
50	L R	219	1	„	Drahtstifte	—	—	50	Chodau	Buschtêhrader	
51	L S	1110	1	Ball	unbekannt	—	39	51	Wien	Oesterreich. Staatsb.	
52	L Z R	—	1	„	Säcke	—	23	52	Prag	„	
53	L Z R	4031	1	Fass	Zucker	—	1294	53	Neuhäusel	„	
54	M	295	1	Sack	unbekannt	—	55	54	Hohenmauth	„	
55	M F	1/2	2	Ballen	Ziegenfelle	—	357	55	Stryj	Dniester-Bahn	
56	M G	52	1	„	Manufacte	—	35	56	Wien	Kaiser Ferd.-Nordb.	
57	M J G	1152	1	Kiste	unbekannt	—	446	57	Prag	Oesterreich. Staatsb.	
58	M J G	1153	1	„	„	—	309	58	„	„	
59	M J G	1154	1	Ballen	„	—	23	59	„	„	
60	M O	415	1	Sack	Haselnüsse	—	133	60	Königgrätz	Süd-Nordd. Verb.	
61	M T	—	2	Ballen	Schaffelle	—	288	61	Brünn	Kaiser Ferd.-Nordb.	
62	N E S S	—	1	Collo	Eisen?	—	70	62	Salzburg	Kaiserin Elisabethb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
63	N P F	10901	1	Ballen	Papier	—	112	63	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
64	P B	18	1	„	unbekannt	—	190	64	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	
65	P G	1/2	2	Pack	Schiefertafeln	—	22	65	Troppau	Kaiser Ferd. Nordb.	
66	PF S	—	3	Fass	leer	—	—	66	Michelob	Buschtêhrader	
67	P R	668	1	Kiste	Kurzwaaren	—	65	67	Prossnitz	Kaiser Ferd. Nordb.	
68	R	66	1	„	Unschlitt	—	44	68	Michelob	Buschtêhrader	
69	R	81	1	Fass	unbekannt	—	37	69	Wien	Oesterr. Staatsb.	
70	R K	738	1	Kiste	unbekannt	—	61	70	Eperies	Kaschau-Oderberger	
71	S	—	2	Bund	Stahl	—	228	71	Smiřitz	Süd-Nordd. Verb.	
72	S	13	1	Ballen	Papierabfälle	—	70	72	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 21/2. 73.
73	S	16/18	3	Fass	leer, alt	—	45	73	„	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 21/2. 73.
74	S B	20	1	Kiste	unbekannt	—	317	74	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
75	S P	4	1	„	unbekannt	—	30	75	Jassy	Lemb.-Cz. Jassy E. Rumän. Linien	
76	S R	1095	1	„	leere Flaschen	—	133	76	Eger	Buschtêhrader	
77	T B	7436	1	Fassl	unbekannt	—	10	77	Krupa	„	
78	T F	—	2	Fass	leer	—	44	78	Michelob	„	
79	W A	175	1	„	Petroleum	—	320	79	Wien	Oesterr. Staatsb.	
80	W N	1. 2	2	Ballen	leere Säcke	—	96	80	Nimburg	Oesterr. Nordwestb.	
81	W S	360	1	Fass	unbekannt	—	27	81	Komotau	Buschtêhrader	
82	Z	8	1	Ballen	Strazzen	—	77	82	Priesen	„	
83	Z	67	1	Stanol	Butter	—	35	83	Lissa	Oesterr. Nordwestb.	
					B. Colli mit Adressen:						
84	Adresse.	—	1	Kiste	unbekannt	—	57	84	Villach, Frachtbh.	Kronpr. Rudolf-B.	
85	Adresse.	—	1	Koffer	unbekannt	—	140	85	Tirschnitz	Buschtêhrader	
86	Bücher.	—	1	Kiste	Bücher	—	62	86	Leoben	Kronpr. Rudolf-B.	
87	Dreher.	—	2	Fass	à 1 Eimer, leer	—	70	87	Michelob	Buschtêhrader	
88	Gebrüder Ehrlich Raab.	—	1	Pack	Säcke	—	35	88	Wieselburg	Oesterr. Staatsb.	
89	Fischer.	—	2	Sack	Malz	—	250	89	Wien	„	
90	Galizier.	—	1	Kiste	Tabak	—	112	90	Aussig	„	
91	Pass.	6	2	Pack	Körbe	—	150	91	Amstetten	Kronpr. Rudolfbahn	
92	AntonRosenberg.	—	1	Ballen	leere Säcke	—	22	92	St. Valentin	„	
93	Wetzka.	—	1	Koffer	unbekannt	—	76	93	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	bez. Wessely-Prag.
					C. Colli mit Nummern:						
94	—	diverse	5	Ballen	leere Säcke	—	89	94	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
95	—	II V VI	6	Sack	Mehl	—	1025	95	Sillein	Kaschau-Oderberger	
96	—	0/1	1	„	Mehl	—	165	96	Chodau	Buschtêhrader	
97	—	1	1	Kiste	Montur	—	760	97	Graz	Oesterr. Südbahn	
98	—	2 13	2	Kisten	Montur	—	500 620	98	„	„	
99	—	3	1	Kiste	Montur	—	388	99	„	„	
100	—	13	1	Pack	Kotzen	—	13	100	Teschen	Kaschau-Oderberger	
101	—	18	1	Ball	Effecten	—	27	101	Prag	Oesterr. Staatsb.	
102	—	21. 12	1	Fass	leer	—	350	102	Bucecea	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
103	—	74. 75. 359	3	„	Petroleum	—	998	103	Dombrau	Kaschau-Oderberger	
104	—	88	1	Bund	Draht	—	26	104	Olmütz	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 25/8. 73.
105	—	102	1	Koffer	Gepäck	—	37	105	Wien	Kaiser Ferd. Nordb.	Leder-Koffer.
106	—	115	1	Ballen	Mandeln	—	230	106	Ala	Oesterr. Südbahn	
107	—	204	1	Fass	Eisenschlacken	—	625	107	Jägerndorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 2/12. 72.
108	—	371	1	Kiste	Lampen	—	80	108	Ala	Oesterr. Südbahn	
109	—	1165	1	Stück	Wagendecke	—	—	109	Wien	Oesterr. Staatsb.	
110	—	2277	1	„	Wagendecke	—	—	110	„	„	
111	—	3281-3514 [s. Bemerk.*	49	Ballen	Tabak	—	—	111	Passau	Kais. Elisabethbahn	
					D. Colli mit Figuren:						
112	△ O	263/264	2	Kisten	unbekannt	—	120	112	Wien	Oesterr. Staatsb.	
113	△ S	2041	1	Fass	unbekannt	—	—	113	Aussig	„	
114	◇	188	1	„	Petroleum	—	340	114	Trebitsch	Oesterr. Nordwestb.	

* Nämlich No. 3281. 3286. 3289. 3291. 3303/12. 3322/26. 3420. 3442. 3446. 3448/49. 3450. 3460. 3468/70. 3472/73. 3475/78. 3480/85. 3494. 3506/03. 3506/08. 3510. 3512/14.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Signatur. Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Colli ohne Signatur:					
115	—	—	1	Fass	leer —	30	115	St. Valentin	Kronpr. Rudolfbahn	
116	—	—	1	„	„ —	34	116	B. Trübau	Oesterr. Staatsb.	
117	—	—	1	„	„ —	40	117	Pilsen	Kaiser Fr.-Josef-B.	
118	—	—	1	„	leer, alt —	60	118	Freudenthal	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 21/2. 73.
119	—	—	1	„	leer, alt —	66	119	„	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 16/12. 72.
120	—	—	1	„	leer, gebraucht —	75	120	Königsberg	Buschtêhrader	
121	—	—	2	Fassl	leer —	13	121	Prag (Sandthor)	„	
122	—	—	2	Fass	„ —	208	122	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linie	
123	—	—	1	Kistchen	geschl. Kreide, Chamotziegel	10	123	Eger	Buschtêhrader	
124	—	—	1	Kiste	unbekannt —	28	124	Bubna	„	
125	—	—	2	Kisten	leer —	171	125	Graz	Oesterr. Südbahn	
126	—	—	2	„	Holzverzierungen —	357	126	Pest	Oesterr. Staatsb.	
127	—	—	1	Stück	Pferdehaut —	7	127	Brünn	Kaiser Ferd. Nordb.	
128	—	—	1	„	Rosshaut —	20	128	Wien	Oesterr. Staatsb.	
129	—	—	8	„	Emailgesch. (Dalkenbleche)	30	129	Eger	Buschtêhrader	
130	—	—	4	Pack	Schlossblech —	200	130	B. Eisenberg	Mähr. Grenzbahn	
131	—	—	1	Buschen	Schwarzblech —	122	131	Eger	Buschtêhrader	
132	—	—	1	Bund	Draht —	30	132	Freudenthal	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 16/12. 72.
133	—	—	1	„	Draht —	42	133	„	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 20/11. 72.
134	—	—	1	„	Emailgeschirr (Dalkenbleche) — Draht —	112	134	„	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 16/12. 72.
135	—	—	2	Buschen	Telegraphendraht —	47	135	Prag	Oesterr. Staatsb.	
136	—	—	2	Stück	Flacheisen, 6‴ stark, 2″ br.	50	136	Eger	Buschtêhrader	
137	—	—	2	„	Eisenstangen —	13	137	Sillein	Kaschau-Oderberger	
138	—	—	2	„	Winkeleisen —	247	138	Prag	Oesterr. Staatsb.	
139	—	—	1	„	eiserne Brechstange —	—	139	Hennersdorf	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 5/5. 73.
140	—	—	1	„	eiserne Schaufel —	—	140	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 28/10. 73.
141	—	—	5	„	eiserne Uhrgewichte —	6	141	Segen Gottes	Oesterr. Staatsb.	
142	—	—	1	„	Gusseisenplatte —	92	142	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
143	—	—	4	„	Gusseisen —	—	143	Michelob	Buschtêhrader	
144	—	—	1 1	„ Kistl	kupferner Kessel unbekannt —	20	144	Rottenmann	Kronpr. Rudolfbahn	
145	—	—	1	Stück	Gasrohr —	8	145	Laun	Prag-Duxer	
146	—	—	10	„	diverse Ofentheile —	37	146	Rosenberg	Kaschau-Oderberger	
147	—	—	2	„	Schienen —	680	147	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 24/1. 74.
148	—	—	1	„	Schrauben-Kuppel —	45	148	Sillein	Kaschau-Oderberger	
149	—	—	1	„	alter Schraubstock —	198	149	Marchegg	Oesterr. Staatsb.	
150	—	—	2	Colli	Schwungrad uud Kurbel	58	150	Prag	„	
151	—	—	1	—	Handkoffer —	20	151	Carlsbad	Buschtêhrader	
152	—	—	3	Körbe	leer —	13	152	Bubna	„	
153	—	—	1	Stück	Küchenkastel —	70	153	Pest	Oesterr. Staatsb.	
154	—	—	8	„	Lederriemen —	21	154	Wien	„	
155	—	—	6	Pack	leere Säcke —	240	155	Pressburg	„	
156	—	—	1	„	alte Bücher und Wäsche	12	156	Hohenstadt	„	
157	—	—	1	„	Fenchel —	25	156	Dzieditz	Kaiser Ferd. Nordb.	Handgepäck
158	—	—	1	Ballen	Säcke —	23	158	Saaz	Buschtêhrader	
159	—	—	1	Pack	Holzsäcke —	5	159	Wien	Oesterr. Staatsb.	
160	—	—	1	„	Kohlensäcke —	65	160	Leoben	Kronpr Rudolfbahn	
161	—	—	1	Sack	Kleien —	43	161	Wien	Oesterr. Staatsb.	
162	—	—	1	„	Reis —	160	162	Oderberg	Kaiser Ferd. Nordb.	
163	—	—	1	„	Rips —	164	163	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 29/1. 74.
164	—	—	1	„	leere Säcke —	43	163	Villach, Fracht-Bhf	Kronpr. Rudolfbahn	
165	—	—	3	„	Korn —	845	165	Olmütz	Oesterr. Staatsb.	
166	—	—	4	„	Hafer —	1040	166	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
167	—	—	1	„	Salz —	91	167	Freudenthal	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 28/1. 74.
168	—	—	2	Stück	Steinplutzer —	—	168	Komotau	Buschtêhrader	
169	—	—	1	„	Strohsack —	26	169	Pest	Oesterreich. Staatsb.	

Nachtrag.

Eingegangen am 7.—11. d. M. nach Beginn des Satzes.

Colli mit Buchstaben und ohne Signatur:

1	A B Neustadt	9	1	Sack	leere Säcke —	42	1	Bühl	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
2	A G	734 8617/22 4456 7454 8052	9	Colli	Ofenplatten	585	2	Nordhausen	Halle-Casseler	
3	A M	1056	1	Fass	leer	44	3	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
4	A P	610	1	„	„	56	4	Hauptdepot	Badische	
5	A P	613	1	„	„	56	5	„	„	
6	A R	—	1	Verschlag	—	20	6	„	„	
7	A T	4221	2	Stangen	Eisen	14	7	Dresden	Leipzig-Dresdner	
8	B	—	1	Sack	Hornabfälle	120	8	Pforzheim	Badische	
9	B	1/3	3	Fass	leer	272	9	Hauptdepot	„	
10	B & C	5674	1	Bällchen	Leder	65	10	Mannheim	„	
11	B J H	12	1	Fass	leer	22	11	Hauptdepot	„	
12	B J H	21 161	1	„	„	26	12	„	„	
13	B S	—	1	Kiste	Flaschen	56	13	Hausach	„	
14	B S	—	1	—	Schiffs-Tau	5	14	Dresden	Leipzig-Dresdner	
15	B S	2452/3 2455	3	Pack	Messingblech	112	15	Pforzheim	Badische	
16	B W S	626	1	Fass	leer	20	16	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
17	C	128	1	Ballen	Lumpen	—	17	Dresden	Leipzig-Dresdner	
18	C B	1	1	Kiste	leer	18	18	Hauptdepot	Badische	
19	C B	486	1	„	„	48	19	„	„	
20	C C	—	1	„	„	32	20	„	„	
21	Ch. J	384	1	„	„	68	21	„	„	
22	C R	967	1	„	Feuerzeug	76	22	Pforzheim	„	
23	C R	20798	1	„	Seife	92	23	Müllheim	„	
24	C S	80419	1	Fass	Glaubersalz	1008	24	Cassel	Halle-Casseler	
25	C V	1419	1	Kiste	unbekannt	40	25	Hauptdepot	Badische	
26	D K J D B	—	1	Fässchen	leer	16	26	„	„	
27	E B	2824	1	Kiste	„	25	27	Dresden	Leipzig-Dresdner	
28	E K	550	1	Bund	Eisenguss	82	28	Bühl	Badische	
29	F E T	2368	1	Sack	Emballage	65	29	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
30	G	1861	1	Fass	—	—	30	Dresden	Leipzig-Dresdner	
31	G H	36	1	Sack	Emballage	44	31	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
32	G W	42	1	Collo	—	—	32	Dresden	Leipzig-Dresdner	
33	G V B	187	1	Fass	—	333	33	„	„	
34	H	—	1	Sack	leere Säcke	16	34	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
35	H	6784	1	—	Maschine	—	35	Dresden	Leipzig-Dresdener	
36	H L E	1742	1	Kiste	—	52	36	„	„	
37	L B	82/85	2	Colli	Ofentheile	3	37	Pristewitz	„	
38	L B	4337 4249	2	„	Ofentheile	11	38	Dresden	„	
39	L K	2	1	Colli in Leinewand	Manufacturwaaren	49	39	Kempen	Bresl.-Warschau, (Preuss. Abth.)	
40	M	431	2	Ballen	weisswollne Waaren	174	40	Miltitz	Leipzig-Dresdner	
41	M K jun.	790	1	Kiste	—	—	41	Dresden	„	
42	N B	—	1	—	Ofentheil	68	42	Halle	Halle-Cassel	
43	N H V	869	1	Fass	—	87	43	Dresden	Leipzig-Dresdner	
44	O M	546/47	2	Stangen	Stahl	—	44	„	„	
45	O S	657	1	Kiste	unbekannt	119	45	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	Entladen am 26. Januar aus Wagen 5015. Hannover.
46	R	17	1	Fass	—	—	46	Dresden	Leipzig-Dresdner	
47	R T B R	2 4	2	Packt	Schiefertafeln	—	47	„	„	
48	S	150	1	Fass	leer	86	48	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
49	S	2963	1	Sack	Hornspitzen	—	49	Dresden	Leipzig-Dresdner	
50	T D	5955	1	Korb	Wein	134	50	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
51	T S	—	1	Koffer	—	42	51	Dresden	Leipzig-Dresdner	
52	T S	21982/83	2	Kisten	—	—	52	„	„	
53	Z Th.	1090	1	Fass	—	—	53	„	„	
54	— A F Verlag von Gebr. Paetel Berlin	— 283 —	41 1 2	— Sack —	grosse u. kleine Packete mit wissenschaftlichen Büchern dazu Emball.-Pappen mit nebensteh. Etiquetten	—	54	Halle (Eilgut)	Halle-Casseler	
55	—	—	1	Tafel	Zink	11	55	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
56	—	—	1	Sack	Weizen	—	56	Friedrichsfeld	„	seit 20. Nov 1873.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer Güterverkehr.

via Bingen-Mainz-Aschaffenburg.

Am 15. Februar cr. tritt der IV. Nachtrag zum Tarife vom 1. November 1872 in Kraft.

Derselbe ist zum Preise von 3 Sgr. pro Exemplar bei unseren Güter-Expeditionen und in unserem Geschäftslocale käuflich zu haben.

Köln, den 12. Februar 1874.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

No. 5. Jahrgang 1874. Leipzig, am 2. März 1874.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. Februar gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7^1/_2$ **Sgr.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.					
1	A	—	1	Sack	Fuchs- und Katzenpelze	19	1	Worms	Hess. Ludwigsb.	
2	A	2	1	Ballen	Baumwolle —	310	2	Mülhausen	Reichsbahn	
3	A	7	1	Sack	Kartoffeln —	170	3	Langendreer	Bergisch-Märkische	
4	A	134	1	Ballen	Hanf —	53	4	Fürth	Bayer. Staatsbahn	
5	A	143	1	Korb	Nägel —	195	5	Halle	Halle-Casseler	
6	A	152	1	Fass	Eisenwaaren —	89	6	Hamm	Bergisch-Märkische	bez. Minden.
7	A A	11/12	1	Collo	2 eiserne Tragfedern —	50	7	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	beklebt: Münster-Osnabrück.
8	A G	834 8617/22 4456 7454 8052	9	Colli	Ofenplatten —	585	8	Nordhausen	Halle-Casseler	
9	AH	187	1	Ballot	Drell —	28	9	Hannover	Hannoversche	
10	A K	1	1	Kübel	Butter —	81	10	Berlin	Berlin-Stettiner	
11	A K	1047	1	Kiste	leer —	66	11	"	"	auch R C 5253 gez.
12	A K	1400	1	"	— —	186	12	Vohwinkel	Bergisch-Märkische	
13	A K S	1975	1	Ballen	Wolle —	250	13	Dordrecht	Niederländ. Staatsb.	
14	A L	546	1	Kiste	unbekannt —	52	14	Bingerbrück	Rheinische	
15	A L	3082	1	Stange	Stahl —	45	15	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
16	A M	1	1	Kiste	unbekannt —	—	16	Neuwied R.	Rheinische	
17	AR	VI	1	Tonne	Heringe —	300	17	Lippstadt	Westfälische	
18	AR	13	4	Fass	Petroleum —	312	18	Leipzig	Magdeb.-Leipziger	
19	AR&S	261	1	Ballen	unbekannt —	160	19	Berlin	Berlin-Stettiner	
20	A R	310/18	9	"	" —	2068	20	Prenzlau	"	
21	A R	2426	1	Kiste	— —	73	21	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
22	A R	54729/31	3	Kisten	unbekannt —	182	22	Berlin	Berlin-Stettiner	
23	A S A J	6	2	Gebinde	Butter —	210	23	Hamburg Güterexp.	Lübeck-Hamburger	bekl. Bützow-Hamburg am 14./2. aus Wagen 1559 F F entladen.
24	**B**	—	3	Bund	Bandeisen —	3826	24	Hagen	Bergisch-Märkische	
25	B	—	1	"	Gusseisen —	38	25	Holzminden	Braunschweigische	
26	B	—	4	Rollen	Kupfer —	180	26	Barmen	Bergisch-Märkische	
27	B	—	17	—	Setzkisten —	—	27	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
28	B	—	1	Sack	Mehl —	82	28	Leeuwarden	Niederländ. Staatsb.	
29	B	1	1	Ballen	Bindfaden —	120	29	Dortmund	Bergisch-Märkische	
30	B	1	1	Platte	— —	—	30	Hagen	"	
31	B	38	1	Kiste	leer —	26	31	Berlin	Berlin-Stettiner	
32	B⌋	837	1	Korb	— —	38	32	"	Berlin-Anhaltische	
33	B	1138	1	Ballen	Rupfen —	98	33	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
34	B	4478	1	Kiste	Zündholz —	48	34	"	"	
35	B C	1556	1	Fass	unbekannt —	160	35	Köln, Gereon	Rheinische	
36	B F	885 A	1	Kiste	Blechgeschirr —	68	36	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
37	B F	1535	1	Fass	Wein —	230	37	Haidhausen	Bayer. Staatsbahn	
38	B F C	1158	1	Ballen	Wollenwaaren —	118	38	Metz	Reichsbahn	
39	B H	329	1	Fass	Petroleum —	—	39	Dietendorf	Thüringische	
40	B J C	5252 A	2	Kisten	— —	228	40	Hamm	Bergisch-Märkische	
41	B & K	8101	1	Kiste	unbekannt —	19	41	Stettin	Berlin-Stettiner	
42	B N	1152	1	Bund	Stahl —	57	42	Lichtenfels	Werrabahn	
43	B S	5504	1	Fass	Cichorien —	140	43	Hamm	Westfälische	
44	B T	7	1	Ballen	unbekannt —	146	44	Danzig	Berlin-Stettiner	
45	**C**	4	1	Kiste	Bücklinge —	12	45	Wittenberge	Berlin-Hamburger	beklebt: Lübeck-Magdeburg.
46	C B	7574	1	Sack	Grand —	100	46	Langendreer	Bergisch-Märkische	
47	C B	9842	1	Ballen	Papier —	77	47	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
48	C B	11634	1	Kiste	Korken —	68	48	Breslau	Oberschlesische	
49	C B L	9	1	Tonne	Chlorkalk —	68	49	Oberhausen	Köln-Mindener	
50	C E	103	1	Ballen	— —	186	50	Berlin	Berlin-Anhaltische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	C G R	2959	1	Ballen	Waaren	—	103	51	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
52	C H	—	7	—	Kessel, eiserne	—	42	52	Enschedé	Niederländ. Staatsb.	
53	C K	20	1	Kiste	unbekannt	—	70	53	Berlin	Berlin-Anhaltische	
54	C M 32 / H R & Co. 820	—	2	Körbe	leer	—	27	54	Freiberg	Sächs. Staatsbahn	bez. Dresden A.-Freiberg.
55	C M	5403	1	Pack	Papier	—	4	55	Rostock	Friedrich-Franz-B.	
56	C P	1	1	Fass	Melis	—	410	56	Essen	Köln-Mindener	
57	C R G	541	1	Korb	Griffel	—	64	57	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
58	C S	1415 (1413)	1	Kiste	halbw. Waaren	—	117	58	Lennep	Bergisch-Märkische	
59	C S	80419	1	Fass	Glaubersalz	—	1008	59	Cassel	Halle-Casseler	
60	**D**	6	1	Kiste	unbekannt	—	19	60	Stettin	Berlin-Stettiner	
61	D	13	1	Collo	Silberglätte	—	40	61	Berlin	„	
62	D	2519	1	Kiste	leer	—	76	62	„	„	
63	D B	1	1	Ballen	Baumwollengarn	—	444	63	Mülhausen	Reichsbahn	
64	D F	109	1	Fass	Lack	—	76	64	Dortmund	Bergisch-Märkische	
65	D H	2641	1	Tonne	Eier	—	—	65	Deutz	„	
66	D H C	130	1	Sack	Taback	—	182	66	Zeitz	Thüringische	
67	D K	3620 / 3620/5	6	Fass	Oel	—	2297	67	Langendreer	Bergisch-Märkische	
68	D R	1873	1	Fässchen	leer, 35,7 Liter haltend,		—	68	Hechingen	Württembergische	
69	**E** B	13	1	Kiste	unbekannt	—	100	69	Wanne	Rheinische	
70	E A W	105	1	Sack	Erbsen	—	202	70	Braunschweig	Braunschweigische	
71	E & C	div.	13	Colli *)	Reiserbesen	—	772	71	Saarbrücken	Saarbrücker	
72	E D G	5093	1	Kiste	unbekannt	—	176	72	Danzig	Berlin-Stettiner	beklebt „Stargard."
73	E F	47	1	„	„	—	72	73	Altkirch	Reichsbahn	
74	E H	887	1	Fass	„	—	92	74	Emden	Westfälische	
75	E K	341	1	„	„	—	78	75	Münster	„	
76	E L	1111 / 1112 / 1114	3	„	Branntwein	—	270	76	Saarbrücken	Saarbrücker	
77	E Z / Cörlin	165	1	Korb	unbekannt	—	88	77	Stettin	Berlin-Stettiner	
78	**F**	—	1	—	Ofenfuss	—	1¾	78	Meiningen	Werrabahn	
79	F	8	1	Bürde	Leder	—	107	79	Wernigerode	Magdeb.-Halberst.	
80	F	3898	1	Korb	unbekannt	—	54	80	Köln, Gereon	Rheinische	
81	F A S	227	1	Kiste	leer	—	65	81	Kreiensen	Hannoversche	
82	F B	72	1	„	—	—	50	82	Oberhagen	Bergisch-Märkische	
83	F B	403	1	„	Blechwaaren	—	123	83	Berlin	Niederschles.-Märk.	
84	F B C	1	1	„	unbekannt	—	165	84	Breslau	Oberschlesische	
85	F & C / „ / „	135 / 136 / 137	3	Colli	Pflanzenfasern	—	383 / 378 / 119	85	Saarbrücken	Saarbrücker	in einem aus Belgien kommenden Zollwagen vorgef.
86	F H	108	½	Ohm	Kraut	—	230	86	Barmen	Bergisch-Märkische	bez. Kempen-Barmen
87	F H	498	1	Kiste	leer	—	17	87	Magdeburg Unterw.	Magdeb.-Halberst.	
88	F H B	—	2	—	Standbäume	—	—	88	Lichtenfels	Bayer. Staatsbahn	
89	F H M	22	1	Pack	Säcke	—	—	89	Paderborn	Westfälische	
90	F J	42/43	1	Kiste	leer	—	54	90	Magdeburg Unterw.	Magdeb.-Halberst.	
91	F J M	4773	1	„	unbekannt	—	70	91	Neuss	Rheinische	
92	F M	—	12	—	Gardinenbretter	—	172	92	Berlin, Eilgut-Exp.	Berlin-Stettiner	
93	F P	39	1	Sack	Holzwaaren	—	51	93	Güstrow	Friedrich-Franz-B.	
94	F P	175	1	Kistl	Nudeln	—	31	94	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
95	F P E	2318	1	Kiste	Töpferwaaren	—	226	95	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
96	F R	22	1	Collo	Leder	—	7	96	Berlin	Niederschles.-Märk.	
97	F R C	1863	1	Kiste	—	—	48	97	Luckenwalde	Berlin-Anhaltische	
98	F S	—	2	Stück	Butterkübel	—	16	98	Breslau	Oberschlesische	
99	F S	2976	1	Kiste	Cigarren	—	232	99	Berlin	Berlin-Anhaltische	
100	F S	2977	1	„	Cigarren	—	232	100	„	„	
101	F S	2978	1	„	Cigarren	—	235	101	„	„	
102	F S C	212	1	„	leer	—	15	102	„	Berlin-Stettiner	
103	F W C	1103	1	Korb	Wein	—	82	103	„	Niederschles.-Märk.	
104	F W C	1104	1	Fass	Wein	—	189	104	„	„	
105	F Z	1112	1	Korb	unbekannt	—	110	105	Köln, Gereon	Rheinische	
106	F Z F	13	1	Fass	leer	—	—	106	Altmünsterol	Reichsbahn	
107	**G**	3	1	Tonne	Häringe	—	310	107	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
108	G	12	1	Fass	Vitriol	—	250	108	München	Bayer. Ostbahnen	
109	G	49	1	Korb	Lebensmittel	—	23	109	Lichtenfels	Werrabahn	
110	G	67	1	Kiste	leer und alt	—	18	110	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
111	G A B	6762/3	2	Kisten	Manufacturwaaren	—	779	111	Utrecht	Niederländ. Staatsb.	
112	G B	2242	1	Kiste	leer	—	36	112	Berlin	Berlin-Anhaltische	
113	G & C	533	1	Korb	unbekannt	—	167	113	Leipzig	Thüringische	
114	G E	3	1	Pack	Säcke	—	30	114	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
115	G E	155	1	Fass	Wagenschmiere	—	53	115	Dortmund	Bergisch-Märkische	
116	G F	845	1	Kiste	unbekannt	—	264	116	München	Bayer. Ostbahnen	bez. Berlin-München
117	G F	9585	1	„	rohe Tabaksblätter	—	46	117	Bebra	Frankfurt-Bebraer	
118	G H	34/5	2	Sack	Holzstifte	—	113	118	Neuwied, Link. Ufer	Rheinische	
119	G H	1020	1	Kiste	Cigarren	—	59	119	Magdeburg Unterw.	Magdeb.-Halberst.	
120	G K	—	1	—	Eisenrohr	—	28	120	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
121	G L	718 a	1	Kiste	unbekannt	—	101	121	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	
122	G L	1908	1	Fass	Wein	—	82	122	Paderborn	Westfälische	

*) In einem aus Belgien kommenden Zollwagen vorgefunden.

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur — Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
123	G M	50	1	Fass	Petroleum	—	290	123	Bischweiler	Reichsbahn	
124	G M	203	1	Sack	Stärkemehl	—	201	124	Wriezen	Berlin-Stettiner	
125	G M	433	1	Kübel	unbekannt	—	51	125	Berlin Eilgutexp.	„	
126	G S	6	1	Kiste	„	—	65	126	Prenzlau	„	
127	G T	280	1	Ballen	Tapeten	—	28	127	Schöningen	Braunschweigische	
128	G V	2152	1	Fass	Oel	—	470	128	Utrecht	Niederländ. Staatsb.	
129	G W	—	1	„	Branntwein	—	172	129	Langendreer	Bergisch-Märkische	
130	H	—	1	—	Gasrohr	—	63	130	Herne	Köln-Mindener	
131	H	—	1	Collo	Kesselstützen	—	81	131	Berlin Eilgutexp.	Berlin-Stettiner	
132	H	1	1	Kiste	leere Flaschen	—	128	132	Stuttgart	Württembergische	
133	H	2	1	Stück	Stahl	—	104	133	Neuss	Bergisch-Märkische	
134	H	3	1	Kiste	Eisenwaaren	—	214	134	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
135	H	20	½	Tonne	Seife	—	200	135	Paderborn	Westfälische	
136	H	155	1	Fass	Häringe	—	310	136	Langendreer	Bergisch-Märkische	
137	H	357	1	Kiste	gefüllt	—	127	137	Aschaffenburg	Hess. Ludwigsb.	
138	H	893	1	„	leere Flaschen	—	109	138	Berlin	Berlin-Anhaltische	
139	H	6992	1	„	gefüllt	—	65	139	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
140	H	9734/6	3	Kisten	Seife	—	—	140	Metz	Reichsbahn	
141	H B H B K	279 2996 }	1	Kistl	Bilder und Bücher	—	228	141	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
142	HB	4252	1	Fass	Bleiweiss	—	327	142	Trier	Rheinische	
143	H C	433	1	Korb	Glas	—	110	143	Köln, Gereon	„	
144	H D	1/2	2	Säcke	Erbsen und Käse	—	142	144	Münster	Westfälische	
145	H E	9771	1	Ballen	Putzwolle	—	158	145	Langendreer	Bergisch-Märkische	
146	H E R	19	1	Kiste	leer	—	10	146	München	Bayer. Ostbahnen	
147	H H	122	11	Ballot	Leder	—	166	147	Jerxheim	Braunschweigische	
148	H H	122	1	Ballen	Leder	—	166	148	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
149	H K	1	1	Fass	Cement	—	304	149	Crefeld	Bergisch-Märkische	
150	H K	565	1	Pack	Eisendraht	—	55	150	Halle	Halle-Cassel	
151	H	10192	1	—	Ortscheid	—	—	151	„	Thüringische	
152	HP	4	1	Kiste	—	—	73	152	Stassfurt	Magdeb.-Leipziger	
153	H P	311	1	Fass	Oel	—	366	153	Köln, Gereon	Rheinische	
154	H P	793	1	Kiste	Bücher	—	124	154	Hagen	Bergisch-Märkische	
155	H R	2	1	Rolle	Geschirrleder	—	—	155	Berlin	Berlin-Stettiner	
156	H S	629	1	—	Emballage, aufgerissen		—	156	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
157	H S	920	1	Ballen	Hopfen	—	254	157	Neuss	Bergisch-Märkische	
158	HS	1356	½	Ohm	—	—	190	158	Altenhundem	„	
159	H S	1871	1	Kasten	anscheinend leer	—	143	159	Breslau	Oberschlesische	
160	H S	1954	1	Kiste	—	—	120	160	Barmen	Bergisch-Märkische	
161	H T	1	1	Korb	Blechflasche	—	21	161	Köln, Gereon	Rheinische	
162	H Th.	4	1	Ballen	Tapeten	—	70	162	Berlin	Berlin-Anhaltische	
163	H V G	214	1	Fass	Petroleum	—	326	163	Luxemburg	Reichsbahn	
164	J	I	1	Kiste	Holzwaaren	—	25	164	Hamm	Bergisch-Märkische	
165	J	157	1	„	—	—	118	165	Berlin	Berlin-Anhaltische	
166	J A S	9	1	Pack	Leder	—	27	166	Köln, Gereon	Rheinische	
167	J B	2202	1	Fass	leer	—	34	167	Regensburg	Bayer Ostbahnen	
168	J C	2316	1	„	unbekannt	—	—	168	Cassel	Hannoversche	
169	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	—	21	169	Passau	Bayer. Ostbahnen	
170	J D	515	1	Kiste	unbekannt	—	77	170	Stettin	Berlin-Stettiner	
171	J D C	6/9	4	Kisten	„	—	472	171	Prenzlau	„	
172	J H	10	1	Korb	Topfwaare	—	603	172	Uelzen	Magdeb.-Halberst.	{ beklebt: Dresden-Uelzen.
173	J H	2656	1	Kiste	leer	—	—	173	Leipzig	Magdeb.-Leipziger	
174	J H	5169	1	Sack	Gries	—	41	174	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
175	J J B	24	1	Fass	leer	—	60	175	Hasselt	Niederländ. Staatsb.	
176	J K	—	1	Sack	Werg	—	22	176	München	Bayer. Ostbahnen	
177	J L	25 3253 }	¼	Ohm	gefüllt	—	87	177	Trier	Rheinische	
178	J M	—	1	Ballen	Baumwolle	—	—	178	Ludwigshafen	Pfälzische	
179	J M	—	2	—	Ofentheile	—	$3\frac{1}{2}$	179	Rheda	Köln-Mindener	
180	J M C }	14182	1	Kiste	leer	—	26	180	Berlin	Berlin-Stettiner	
181	J P D	116	1	„	Stearinlichte	—	115	181	Remscheid	Bergisch-Märkische	
182	J R	80	1	Ballen	unbekannt	—	43	182	Bacharach	Rheinische	
183	J S	6089	½	Ohm	„	—	224	183	Köln, Gereon	„	
184	J W	666	1	Kiste	„	—	117	184	Altenbeken	Westfälische	
185	K	—	1	Tafel	Eisenblech	—	50	185	Dortmund	Bergisch-Märkische	
186	K	—	2	Colli	Guss	—	15	186	Bingerbrück	Rhein-Nahebahn	ohne Beklebung.
187	K	—	1	—	Mittelstück von 1 Ofen		28	187	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
138	K	1	1	gelber Koffer	unbekannt	—	181	188	Bremen	Hannoversche	{ beklebt: Berlin-Bremen.
189	K	51	1	Fass	Petroleum	—	332	189	Luxemburg	Reichsbahn	
190	K	3623	½	Tonne	Seife	—	130	190	Dortmund	Bergisch-Märkische	
191	K A L L	175 32 6424 }	1	Sack	Pflaumen	—	136	191	Hagen	„	
192	K B	—	8	Röhren	—	—	400	192	Düsseldorf	„	
193	K C	—	1	—	eiserner Kasten	—	23	193	„	„	
194	K F	3792	1	Ballen	unbekannt	—	152	194	Leipzig	Thüringische	
195	K G	190	1	Collo	Stahlbleche	—	18	195	Hagen	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
196	K HP	75	1	Kiste	Eisentheile	—	150	196	Metz	Reichsbahn	
197	K L	32	1	Ballen	unbekannt	—	54	197	Cleve	Rheinische	
198	K R	706	1	Kiste	unbekannt	—	36	198	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
199	K S	48	1	Sack	Lederwaaren	—	60	199	Bingerbrück	Rheinische	
200	**L**	—	1	„	Wachholder	—	62	200	Hamm	Bergisch-Märkische	
201	L	84	1	Koffer	leer	—	21	201	Mülheim a. d. R.	„	
202	L	163	1	Ballen	rohe Nesseln	—	156	202	Ulm	Württembergische	
203	L	5214	1	Fass	Talg	—	410	203	Langendreer	Bergisch-Märkische	
204	L B	16205	1	Ballen	unbekannt	—	141	204	Breslau	Oberschlesische	
205	L C	442	1	Harass	Glaswaaren	—	90	205	Aachen M.	Bergisch-Märkische	
206	L & Co.	5116	1	Ballen	unbekannt	—	29	206	Berlin	Berlin-Stettiner	
207	L HL Co.	4941	1	Fass	Wein	—	90	207	Büchen	Berlin-Hamburger	
208	L K	2	1	Collo in Leinewand	Manufacturwaaren	—	49	208	Kempen	Breslau-Warschau (Preuss. Abth.)	
209	L R	72	1	Fass	Branntwein	—	325	209	Dortmund	Bergisch-Märkische	
210	L S	1/2	2	Pack	Bleche	—	100	210	Remscheid	„	
211	L S	5422	1	Kiste	leer	—	60	211	Berlin	Berlin-Anhaltische	
212	**M**	—	1	Gebund	Ofenringe	—	6	212	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
213	M	—	2	Pack	Säcke	—	73	213	Halle	Magdeb.-Leipziger	
214	M	2170	1	Kiste	gefüllt	—	25	214	Neuss	Rheinische	
215	M	3656	1	Korb	unbekannt	—	164	215	Rostock	Friedrich-Franz-B.	
216	MB	11. 16. 82 83. 176 178	6	—	leere Spiritusgebinde	—	—	216	Stargard	Berlin-Stettiner	
217	MB P	1/6	6	Pack	Schaaffelle	—	1038	217	Breslau	Oberschlesische	bez. Stargard.
218	MB P	7	1	Sack	Rosshaare	—		218	„	„	
219	M C	196/ 7.773	4	Pack	Springfedern	—	255	219	Aprath	Bergisch-Märkische	
220	M C	214	1	Kiste	anscheinend Album	—	74	220	Bremerhafen	Hannoversche	
221	M C	7713	1	„	unbekannt	—	162	221	München	Bayer. Staatsbahn	
222	M C	9309	1	„	gefüllt	—	109	222	Neuss	Rheinische	
223	M E	—	1	Sack	Graupen	—	55	223	Hagen	Bergisch-Märkische	
224	M E Allemann A. Anvers	103/5	3	Pack	Säcke	—	140	224	Aachen T.	„	
225	M G	23	1	Ballen	unbekannt	—	27	225	Prenzlau	Berlin-Stettiner	
226	M S	10	1	Korb	leer	—	7	226	Münster	Köln-Mindener	
227	M W	23	1	—	gusseisernes Rad	—	23	227	Hamm	Bergisch-Märkische	bez Frankfurt a/M.-Hamm.
228	NB	—	1	—	Ofentheil	—	68	228	Halle	Halle-Casseler	
229	N E	4118/4119	2	Kisten	unbekannt	—	305	229	Leer	Westfälische	
230	N M	151	1	Ballen	Tuch	—	71	230	Aachen	Bergisch-Märkische	
231	**O** C	—	1	Pack	Kuchenpfannen	—	47	231	Lennep	„	
232	O K	15673	1	Kiste	Farbwaaren	—	53	232	Münster	Westfälische	
233	O R	351	1	Korb	Eisenwaaren	—	32	233	Diepholz	Köln-Mindener	
234	O S	1275	1	Kiste	unbekannt	—	91	234	Düren	Rheinische	
235	**P**	1/4	4	Pack	Felle	—	142	235	Breslau	Oberschlesische	bez. Wronke.
236	P B C	153 (152)	1	Fass	Kreide	—	444	236	Soest	Bergisch-Märkische	
237	P K	18480	1	„	unbekannt	—	115	237	Köln, Gereon	Rheinische	
238	P T	557	1	Pack	Pfannen	—	20	238	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
239	P W & C	—	1	Fass	Chlorkali	—	1060	239	Lochem	Niederl. Staatsb.	
240	**R**	—	1	Block	Stahl	—	32	240	Dortmund	Bergisch-Märkische	
241	R	9	1	Sack	Lumpen	—	34	241	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
242	R	60	1	Kiste	unbekannt	—	76	242	Breslau	Oberschlesische	
243	R	331	1	Korb	Eisenwaaren	—	95	243	Dortmund	Bergisch-Märkische	
244	R	487. 492	2	Ballen	Tabak	—	588	244	Dordrecht	Niederl. Staatsb.	
245	R	7376	1	Kübel	Butter	—	67	245	Oebisfelde	Magdeb.-Halberst.	
246	R B	710	1	Fass	leer	—	32	246	Mülhausen	Reichsbahn	
247	R C	1	1	„	„	—	30	247	Hersbruck	Bayer. Ostbahnen	
248	R C	542	1	Kiste	—	—	134	248	Deutz	Bergisch-Märkische	
249	R C	568	1	Collo	Papier	—	52	249	Stargard	Berlin-Stettiner	
250	R C	590	1	„	Papier	—	19	250	Stettin	„	
251	R C	5253	1	Kiste	leer	—	66	251	Berlin	„	auch A K 1047 gez.
252	R G	7163	1	„	—	—	212	252	Leipzig	Magdeb.-Leipziger	
253	R R	2482	1	Fass	Eisenwaaren	—	417	253	Herne	Köln-Mindener	
254	R S	234	1	Ballen	Wollwaaren	—	53	254	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
255	R & S	1074	1	Packt	Wollwaaren	—	62	255	Dorfen	Bayer. Staatsbahn	
256	**S**	—	1	Tafel	Zinkblech	—	9	256	Kempten	„	
257	S	—	3	Colli	1 Feuertopf, 1 Roster, 1 Blechkappe	—	117	257	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
258	S	—	1	Kiste	Rosinen	—	52	258	Düsseldorf	„	
259	S	—	1	—	Schleifstein	—	43	259	Berlin	Niederschles.-Märk.	
260	S	1	1	Fass	Butter	—	73	260	„	Berlin-Stettiner	
261	S	1	1	Sack	Leinen	—	64	261	Strassburg	Reichsbahn	
262	S	10	1	Kiste	unbekannt	—	204	262	Soest	Westfälische	
263	S	12	1	—	Kleiderständer	—	18	263	Dortmund	Bergisch-Märkische	
264	S	2632	1	Sack	Mehl	—	123	264	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
265	S	4664	1	Kübel	unbekannt	—	528	265	Köln, Gereon	Rheinische	
266	S	6844	1	Kiste	Band	—	98	266	Witten (Wetter)	Bergisch-Märkische	
267	S B	—	1	—	Puffer	—	52	267	München	Bayer. Ostbahnen	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
268	S C	133/35	3	Kisten	leer	—	197	268	Magdeburg Unterw.	Magdeb.-Halberst.	
269	-θ- S C	2527	1	Kiste	—	—	32	269	Salzwedel	„	
270	S G	155	1	Sack	Kälberhaare	—	23	270	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
271	S H	1252	1	Kiste	gefüllt	—	195	271	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	bez. Frankfurt a/M.
272	S H	4196	1	Fass	Fett (Oel)	—	76	272	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
273	S J S	3088	1	Kiste	leer	—	52	273	Berlin	Berlin-Stettiner	
274	S L	1797	1	Ballen	unbekannt	—	52	274	Cleve	Rheinische	
275	S L E	6	1	Fass	Petroleum	—	314	275	Prenzlau	Berlin-Stettiner	
276	S O	632/3	2	Kübel	Butter	—	69	276	Dortmund	Bergisch-Märkische	
277	S P	100	1	Ballen	Leinen-Waare	—	29	277	Cosel	Oberschlesische	
278	S S	32/12	1	Gebund	Flacheisen	—	72	278	Flonheim	Hess. Ludwigsb.	beklebt: Alzey.
279	S S	2822	1	Kiste	—	—	220	279	Dortmund	Bergisch-Märkische	
280	S & St.	571	1	Pack	Kohlenlöffel	—	9	280	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
281	S T N	10102	1	Kiste	Feuerzeug	—	86	281	Münster	Westfälische	
282	S W	—	1	—	Ofentheil	—	14	282	Grimmenthal	Werrabahn	
283	S W	206	1	Kiste	unbekannt	—	72	283	Cleve	Rheinische	
284	T	1	1	—	gestrichenes Brett mit 2 eisernen Haken		6	284	Stargard	Berlin-Stettiner	
285	T	8	1	Reisekoffer	—	—	—	285	Dortmund	Bergisch-Märkische	
286	T	2049	1	Ballen	Leinen	—	75	286	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
287	T F	201/2	2	Kisten	—	—	349	287	Steele	Bergisch-Märkische	
288	Th	5304	1	Fass	Bier	—	200	288	Lennep	„	
289	V O	600/1	2	Kisten	unbekannt	—	164	289	Vallendar	Rheinische	
290	V P B	218	1	Bund	Stahl	—	44	290	Braunschweig	Braunschweigische	
291	W	I/II	2	Pack	Säcke	—	94	291	Münster	Westfälische	
292	W	1	1	Sack	alte Kleider	—	55	292	Dortmund	Bergisch-Märkische	
293	W	1/2	2	Pack	Säcke	—	96	293	Viersen	„	
294	W	779/80	2	Fass	Seife	—	109	294	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
295	W	6609	1	Kiste	leer	—	22	295	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
296	W B	5263	1	„	unbekannt	—	26	296	Neuss	Rheinische	
297	W B E	—	1	—	Tau	—	—	297	Eisenach	Thüringische	
298	W C	1576	1	Kiste	Küchengeschirr	—	110	298	Remscheid	Bergisch-Märkische	
299	W C	5223	1	„	—	—	205	299	Büchen	Berlin-Hamburger	
300	W D	453	1	Pack	Papierabfälle	—	32	300	Emden	Westfälische	
301	W S	148	1	Kiste	unbekannt	—	192	301	Düren	Rheinische	
302	W S	258	1	Ballen	Wollwaaren	—	54	302	Barmen	Bergisch-Märkische	
303	W S	3629/36	8	„	Moos	—	—	303	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
304	W V	2	1	—	Zughaken	—	30	304	Deutz	Köln-Mindener	
305	Z	1	1	Sack	Saamen	—	150	305	Nürnberg	Bayer. Staatsbahn	
306	Z J	1248	1	Kiste	—	—	49	306	Stettin	Berlin-Stettiner	
					B. Colli mit Adressen:						
307	R. Adam	211 266/7	3	Fass	leer	—	121	307	Breslau	Oberschlesische	bez. Filehne.
308	„Albig" gefährl.	—	1	Hülse	gefüllt	—	3	308	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	
309	Th. Aldenhoff in Xanten b. Wesel	—	1	Korb	leer	—	11	309	Emmerich	Köln-Mindener	
310	Ernst Aubraux et C. Marseille	—	1	Sack	Gerste	—	204	310	Herlisheim	Reichsbahn	
311	Becker	—	1	Fass	—	—	15	311	Halle	Berlin-Anhaltische	
312	Gebr. Beilhart Rosenheim.	—	1	Kiste	Eisenwaaren	—	25	312	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
313	Binsfeld in Köln.	—	1	Sack	Lumpen	—	21	313	Deutz	Köln-Mindener	
314	S. Blum.	—	10	Bund	leere Säcke	—	—	314	Passau	Bayer. Ostbahnen	
315	F. Bockmann.	704 426	2	Fass	Branntwein	—	186	315	Oberhagen	Bergisch-Märkische	
316	Edinger.	–	1 1	Kober Kiste	unbekannt	—	66	316	Berlin Eilgutexp.	Berlin-Stettiner	
317	Falkner Berga.	—	1	Pack	leere Säcke	—	73	317	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	seit 13./11. 73 aus Wagen 1006 v. Stationen jens. d. Elbe
318	Gütte & Zimmermann Halberstadt.	9	1	—	Wagendecke mit 1 Leine		—	318	Langenweddingen	Magdeb.-Halberst.	
319	Hahn Ettmandorf	—	1	Sack	Gyps	—	106	319	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
320	Heinemann Paderborn.	—	1	Pack	Säcke	—	70	320	Warburg	Bergisch-Märkische	
321	F. Hilberg Recklinghausen	—	2	Kisten	leere Flaschen	—	121	321	Recklinghausen	Köln-Mindener	
322	Brener Hoffstedt	7488 15405	2	Sack	Mehl	—	—	322	Soest	Bergisch-Märkische	
323	Klempt	8595	1	Kiste	unbekannt	—	17	323	Neustadt Ebersw.	Berlin-Stettiner	
324	J. Kreutzer	1560	1	Fass	leer	—	66	324	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
325	Lallie	—	2	Pack	Säcke	—	137	325	Luxemburg	Reichsbahn	
326	Pesth.	2359	1	—	Wagendecke	—	—	326	Ulm	Württembergische	
327	Moritz Pinkas	—	1	Sack	Farbholz	—	35	327	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
328	Pohl & Co.	2	1	Fass	leer	—	74	328	Stettin	Berlin-Stettiner	
329	Pouly	—	1	„	„	—	25	329	Luxemburg	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
330	Sack-Leih-Anstalt Raudnitz.	—	34	Sack	Kleesaat	—	5141	330	Stettin	Berlin-Stettiner	
331	A. Riebeck.	3799	1	Ballon	Solaröl	—	140	331	Grimmenthal	Werra-Bahn	
332	Rocke & Kesselring. Romanshorn.	—	1	Pack	leere Säcke	—	46	332	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
333	Fabrikstempel Leinenplanfabr. von A. Rosswitz	—	1	Decke	—	—	—	333	Vienenburg	Braunschweigische	
334	C. Schmidt.	—	1	Pack	Tapeten	—	45	334	Münster a/St.	Pfälzische	
335	A. Sieler & Co. Alt Salze.	27	1	„	Säcke	—	57	335	Magdeburg Unterw.	Magdeb.-Halberst.	
336	Soppmann Düsseldorf.	—	1	„	alte Säcke	—	27	336	Herne	Köln-Mindener	
337	Steffens à Serf bei Saarburg.	—	1	„	Effecten	—	6	337	Luxemburg	Reichsbahn	
338	Gebr. Stern Dortmund.	—	1	„	Säcke	—	60	338	Neheim-Hüsten	Bergisch-Märkische	
339	S. Stern.	—	1	„	unbekannt	—	4	339	Münster a/St.	Pfälzische	
					C. Colli mit Nummern sign.:						
340	blau	I	1	Bund	Eisen	—	12	340	Coburg	Werrabahn	
341	—	II	1	Stange	Flacheisen	—	114	341	Deutz	Bergisch-Märkische	
342	—	X	1	Sack	Farbeholz	—	59	342	Jüterbog	Berlin-Anhaltische	
343	weiss	II	1	Tafel	Zink	—	28	343	Auerbach	Sächs. Staatsbahn	
344	weiss	II	1	Bund	□ Eisen	—	100	344	Berlin	Berlin-Anhaltische	
345	weiss	IIII	1	„	Nageleisen	—	50	345	Bendingbostel	Magdeb.-Halberst.	
346	—	1/4	4	Sack	Knochenschrot	—	754	346	Magdeburg	Magdeb.-Leipziger	
347	—	59	1	—	Aufsatzbracke	—	—	347	Steele	Bergisch-Märkische	
348	—	98. 86	1	Fass	leer	—	24	348	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
349	—	139	1	hlölzerner Koffer	unbekannt	—	57	349	Neufahrn b/E.	Bayer. Ostbahnen	bez. Regensburg-Neufahrn b/E.
350	—	277	1	kleiner Handkoffer	„	—	6	350	„	„	bez. Landshut-Neufahrn b/E.
351	—	387	1	Kiste	leere Flaschen	—	57	351	München	„	
352	—	1011	1	Fass	Wein	—	79	352	Soest	Bergisch-Märkische	
353	—	1925	1	Kiste	Wein	—	79	353	Strassburg	Reichsbahn	
354	—	1955	1	Fass	unbekannt	—	172	354	Passau	Bayer. Ostbahnen	
355	—	115115/7	3	Colli	Nähmaschinen	—	91	355	München	„	Gera-Eger transit.
					D. Colli mit Figuren signirt:						
356	△	464	1	Sack	Bohnen	—	184	356	Aachen	Bergisch-Märkische	
357	△ AM	8849	1	Kiste	leer	—	56	357	Giessen	Köln-Mindener	
358	△ B	13505	1	Sack	Linsen	—	183	358	Dortmund	Bergisch-Märkische	
359	△ C	128/9	2	Colli	Pfannen	—	225	359	Köln, Gereon	Rheinische	
360	△ G	445	1	Bällchen	unbekannt	—	17	360	Neuss	„	
361	△ HGG	1338 1340	2	Kisten	leer	—	316	361	Berlin	Berlin-Stettiner	
362	△ HS D	1406 204	1	Sack	Wachs	—	177	362	Lingen	Westfälische	
363	△ JSJ	1831	1	Kiste	Seife	—	25	363	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
364	▽ K	1	1	Sack	Piment	—	111	364	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
365	△ S	62	1	Fass	Petroleum	—	344	365	Saalfeld	Thüringische	
	△ S	59	1	„			336				
366	△ SS	12747	1	„	Cichorien	—	214	366	Scherfede	Bergisch-Märkische	
367	△ T	2344	1	Ring	Eisendraht	—	46	367	Dortmund	„	
368	△	5528	1	Fass	unbekannt	—	410	368	Neuss	Rheinische	
369	△ H	XII	1	Pack	Säcke	—	41	369	Hildesheim	Hannoversche	grün beklebt: Hannover.
370	△ L	17220	1	Kiste	leer	—	10	370	Berlin	Berlin-Anhaltische	
371	△ M	6177	1	„	unbekannt	—	33	371	Neustadt-Ebersw.	Berlin-Stettiner	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
372	PH	35	1	Rolle	Tabak —	—	372	Berlin	Berlin-Stettiner	
373	D P	5437	1	Kiste	leer —	8	373	„	„	
374	HK	1414	1	„	— —	116	374	„	Magdeb.-Halberst.	
375	J	362	1	Stück	Nähmaschine —	72	375	Breslau	Oberschlesische	
376	K	732	1	Fass	unbekannt —	47	376	—	„	
377		382	1	Kiste	Cichorien —	167	377	Rheine	Hannoversche	
378	B	242	1	„	unbekannt —	182	378	Wanne	Rheinische	
379	C	5897	1	„	— —	46	379	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
380	CM	3811	1	„	leer —	44	380	Berlin	Berlin-Stettiner	
381	N	1079	1	„	Leinen —	36	381	Essen	Köln-Mindener	
382	S H S	320 3351	2	Kisten	leer —	20	382	Berlin	Berlin-Stettiner	
383	C F	—	1	—	Schraubenschlüssel —	—	383	Magdeburg, Fsch.-U.	Magdeb.-Halberst.	
384	N E	645	1	Korb	Eisenwaaren —	69	384	Leipzig	Thüringische	
385		1592	1	Glasballon	leer —	—	385	Magdeburg	Magdeb.-Leipziger	
386		6176	1	Fass	„ —	50	386	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
					E. Colli ohne Signatur:					
387	—	—	1	Ballen	Gewebe —	44	387	Berlin	Niederschles.-Märk.	
388	—	—	1	Ballon	leer —	17	388	München	Bayer. Ostbahnen	
389	—	—	4	—	Latirbäume —	—	389	Neubrandenburg	Friedrich-Franz-B.	
390	—	—	1	—	eichener Balken —	—	390	Fürstenwalde	Niederschles.-Märk.	$3{,}_{17}$ m l., $0{,}_{14}$ m br. $0{,}_{11}$ m strk.
391	—	—	1	—	tannene Bohle —	—	391	„	„	$3{,}_{75}$ m l., $0{,}_{30}$ m br., $4{,}_{5}$ zm strk.
392	—	—	8	—	Bretter —	—	392	Bunzlau	„	
393	—	—	9	—	kieferne Bretter —	460	393	Erkner	„	
394	—	—	268	—	Tannenbretter —	—	394	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
395	—	—	4 2 1	— — —	Bretter, 2 Leitern, Kalkkasten, 1 Schaufel, Kelle, 1 Kasten	285	395	Hamm	„	
396	—	—	1	Collo	Wurzelbürsten —	12	396	Breslau	Niederschl.-Märk.	
397	—	—	1	Fass	Branntwein —	96	397	Dortmund	Bergisch-Märkische	
398	—	—	1	„	Oel —	360	398	Langendreer	„	
399	—	—	1	„	Petroleum —	314	399	Luxemburg	Reichsbahn	
400	—	—	4	„	Petroleum —	1135	400	Stettin	Berlin-Stettiner	
401	—	—	1	„	1 Sack —	30	401	München	Bayer. Ostbahnen	
402	—	—	1	„	Soda —	800	402	Lennep	Bergisch-Märkische	
403	—	—	1	„	leer —	57	403	München	Bayer. Ostbahnen	Rosenheim bez.
404	—	—	5	Fässer	„ —	—	404	Breslau	Breslau-Freiburger	
405	—	—	1	Korbfläschch.	unbekannt —	8	405	Hechingen	Württembergische	
406	—	—	1	—	hölzerne Fülte —	4	406	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
407	—	—	1	Kiste	Essenzen —	23	407	München	Bayer. Ostbahnen	
408	—	—	1	Tafel	□Eisenblech —	7	408	Bremen	Hannoversche	
409	—	—	11	Platten	Kesselblech —	—	409	Neuwied R.	Rheinische	
410	—	—	116	—	Stahlbleche —	3900	410	Unna	Bergisch-Märkische	
411	—	—	1	Bund	Eisen —	100	411	Cleve	Rheinische	
412	—	—	1	Collo	Eisentheile —	278	412	Berlin	Berlin-Stettiner	
413	—	—	1	Stange	Flacheisen —	14	413	St. Goarshausen	Nassauische	
414	—	—	1	Stück	Reifeisen —	10	414	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
415	—	—	8	„	Reifeisen —	768	415	Mülhausen	Reichsbahn	
416	—	—	1	Bund	Rundeisen —	110	416	Cassel	Halle-Casseler	
417	—	—	7	—	Eisenstäbe —	—	417	Gernrode	„	
418	—	—	4	Stangen	Eisen —	695	418	Berlin	Berlin-Stettiner	
419	—	—	1	Bürde	Stahl —	46	419	Mülhausen	Reichsbahn	
420	—	—	1	Stück	Stahl —	67	320	Neuss	Bergisch-Märkische	
421	—	—	2	Stäbe	Stahl —	70	421	Köln, Gereon	Rheinische	
422	—	—	1	Bund	Stahldraht —	46	422	Grimmenthal	Werrabahn	
423	—	—	1	„	Federstahl —	34	423	Meiningen	„	
424	—	—	1	—	eisernes Gewicht —	36	424	Stettin	Berlin-Stettiner	
425	—	—	1	Pack	eiserne Häfen —	16	425	München	Bayer. Ostbahnen	
426	—	—	1	—	eiserne Kurbel mit hölzernem Handgriff —	4	426	Mainz	Nassauische	
427	—	—	1	—	eiserner Maschinentheil	82	427	München	Bayer. Ostbahnen	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
428	—	—	1	—	eiserne Platte —	—	428	Bunzlau	Niederschles.-Märk.	ca. 7,5 m l., 20,9 zm.
429	—	—	1	—	Eisenplatte, 1 cm stark, 30 cm breit u. 1 m lang —	105	429	Höxter	Westfälische	
			1	—	do. —	107				
			1	—	Grubenschiene —	10				
430	—	—	12	—	Platten mit Zubehör zu 2 completen Werkstättenöfen	—	430	Völkingen	Saarbrücker	
431	—	—	1	—	eisernes Rohr —	37	431	Berlin	Berlin-Stettiner	
432	—	—	1	—	eiserne Welle —	1170	432	Langendreer	Bergisch-Märkische	
433	—	—	1	—	gusseiserner Laternenpfahl	—	433	Köln, Eilgut	Rheinische	
434	—	—	1	—	Achslager —	250	434	Aachen	Bergisch-Märkische	
435	—	—	2	—	Wagenachsen —	—	435	Enschedé	Niederländ. Staatsb.	
436	—	—	1	Korb	Bolzen u. Schrauben —	125	436	Altenessen	Köln-Mindener	
437	—	—	1	Rolle	Drahtseil —	364	437	Duisburg	„	
438	—	—	6	Theile	zu Harrassen —	—	438	Neunkirchen	Rhein-Nahe-Bahn	
439	—	—	1	—	Kohlenbecken —	40	439	Dortmund	Bergisch-Märkische	
440	—	—	1	—	Kohlenpfanne —	2	440	Coburg	Werrabahn	
441	—	—	6	Stück	Nothketten —	—	441	Trier	Saarbrücker	
442	—	—	1	—	Cavalleriesäbel —	—	442	Berlin	Berlin-Stettiner	
443	—	—	1	Korb	Schippen —	178	443	Dortmund	Bergisch-Märkische	
444	—	—	1	„	Schrauben —	63	444	„	„	
445	—	—	2 / 1	Stück / Röllchen	blaugefärbte Leinwand / blaugefärbte Leinwand	42	445	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
446	—	—	1	Ballen	Besen —	35	446	Köln, Gereon	Rheinische	
447	—	—	1	Pack	Reiserbesen —	121	447	Bebra	Frankfurt-Bebraer	
448	—	—	1	„	Strohmesser —	28	448	Dortmund	Bergisch-Märkische	
449	—	—	1	„	Wallnüsse —	93	449	Braunschweig	Braunschweigische	
450	—	—	1	„	Papier —	—	450	Luxemburg	Reichsbahn	
451	—	—	1	„	Abfälle von Papier —	200	451	München	Bayer. Ostbahnen	
452	—	—	1	„	Schachteln —	60	452	„	„	
453	—	—	1	„	hölzerner Schraubstock	32	453	Altenessen	Köln-Mindener	
454	—	—	1	Sack	Gerste —	63	454	Schönhausen	Magdeb.-Halberst.	
455	—	—	1	„	Getreide —	—	455	Dordrecht	Niederl. Staatsb.	
456	—	—	1	„	Haber —	125	456	Hechingen	Württembergische	
457	—	—	2	„	Chilisalpeter —	—	457	Oberröblingen	Halle-Casseler	
458	—	—	5	Säcke	Mehl —	1005	458	München	Bayer. Ostbahnen	
459	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	30	459	Auerbach	Sächs. Staatsbahn	
460	—	—	4	—	Schleifsteine —	600	460	Remscheid	Bergisch-Märkische	von einem Zuge gefallen und auf der Bahnstrecke vorgef.
461	—	—	1	—	Bahnschwelle —	—	461	Schöningen	Braunschweigische	
462	—	—	2	—	neue Binsenstühle —	14	462	Düsseldorf	Köln-Mindener	
463	—	—	1	—	Wagenplan —	—	463	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	

II. Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	**A** W	1812	1	Kiste	Effecten —	107	1	Villach, Frachtenst.	Kronpr. Rudolfbahn	
2	A W	1873	1	Fass	leer —	13	2	Prag	Oesterr. Staatsb.	
3	**B** C	1251	1	Kiste	leere Flaschen —	170	3	„	Böhm. Westbahn	bez. Marienbad-Prag
4	B C	6103	1	„	leere Flaschen —	230	4	„	„	bez. Nürschan-Pilsen
5	B F	3147	1	„	Holzmodelle —	100	5	„	„	
6	B S	1	1	„	Eisengeräthe —	240	6	„	„	
7	B S K F	8869	1	„	unbekannt —	228	7	Carlsbad	Buschtêhrader	
8	**D**	532	1	„	unbekannt —	100	8	Villach, Transit-Bhf.	Kronprinz Rudolf-B.	
9	D V K N M P schlecht leserl. R A	2	1	Ball	Kaffee —	148	9	Stankau	Böhm. Westbahn	
10	E J L	—	1	Pack	Körbe —	84	10	Felegyhaza	Oesterr. Staatsb.	
11	E O K F	970	1	Kiste	Käse —	25	11	Kolin	„	
12	E P A B	—	1	Fassl	leer, 1/2 Eimer, —	25	12	Prag	Böhm. Westbahn	
13	E P A B	8493	1	Kiste	leere Flaschen —	67	13	Pilsen	„	
14	E P A B	11797	1	„	Bier —	197	14	Kolin	Oesterr. Staatsb.	
15	**F**	1/11	11	Ballen	leere Säcke —	580	15	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
16	F F	3446	1	„	Korkstöpseln —	6	16	Pilsen	Böhm. Westbahn	
17	℞	162/168	7	Kisten	Feilen —	3375	17	Graz	Graz-Köflacher	
18	F S	230	1	Kiste	unbekannt —	25	18	Smichov	Buschtêhrader	
19	**G** K	1096	1	Fass	lichtbraune Erde —	1040	19	Prag	Böhm. Westbahn	
20	G K	4080	1	Kiste	ätherische Oele —	12	20	„	„	
21	**H**	—	2	Buschen	Bleche —	112	21	D. Landsberg	Graz-Köflacher	
22	H	2884	1	Korb	Terpentinöl —	20	22	Prag	Oesterr. Staatsb.	
23	H C	6108	1	Kiste	unbekannt —	148	23	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
24	H R	256	1	„	leerer Korb —	22	24	Prag	Böhm. Westbahn	
25	**J** G S	3316	1	Fass	leer, alt —	67	25	Olmütz	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 30/12. 72.
26	J K	34	1	Ballen	Baumwollabfälle —	222	26	Bubna	Buschtêhrader	
27	J K	219	1	Kiste	Drahtstifte —	—	27	Chodau	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
28	K B	341	1	Ball	trockene Därme —	12	28	Aussig	Oesterr. Staatsb.	
29	L A	diverse	3	Kisten	Zündhölzchen —	1066	29	Dolhasca	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
30	M A / P J / N K	8554 / 1053 / 340	3	Kisten	leer —	156	30	Pilsen	Böhm. Westbahn	
31	M S	881	1	Stück	Eisenrohre —	198	31	Carlstadt	Oesterr. Südbahn	
32	**N**	1/25	25	Colli	alte Möbel —	1433	32	Bodenbach	Oesterr. Staatsb.	
33	N P F	10901	1	Ballen	Papier —	112	33	Jassy	Lemb.-Cz. Jassy E. Rumän. Linien	
34	N Z	378	1	Fass	Petroleum —	312	34	Chotzen	Oesterr. Staatsb.	
35	Sz B	9932	1	Kiste	Würste —	57	35	Marchegg	"	
36	P D E	1624	1	"	Drahtstifte —	214	36	Prag	Böhm. Westbahn	
37		28	1	Korb	Nagelgewürz —	15	37	"	Oesterr. Staatsb.	
38		—	3	Fass	leer —	—	38	Michelob	Buschtêhrader	
39	P R	616	1	Kiste	Bilder —	41	39	Leoben	Oesterr. Südbahn	
40	**R**	66	1	"	Unschlitt —	44	40	Michelob	Buschtêhrader	
41	R P	20	1	"	unbekannt —	310	41	Tnübau	Oesterr. Staatsb.	
42	**S**	13	1	Ballen	Papierabfälle —	70	42	Freudenthal	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 21/2. 1873.
43	S	16/18	3	Fass	leer, alt —	45	43	"	"	seit 21/2. 1873.
44	S	88	1	Ballen	Federn —	88	44	Pilsen	Böhm. Westbahn	
45	S B	837/832	2	Stück	Theerplache —	—	45	Graz	Graz Köflacher	
46	S P	4	1	Kiste	unbekannt —	30	46	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
47	**T**	117	1	"	leer —	31	47	Oedenburg	Oesterr. Südbahn	
48	T F	—	2	Fass	" —	44	48	Michelob	Buschtêhrader	
49	W J D	929	1	Kiste	" —	10	49	Prag	Böhm. Westbahn	
50	**Z**	8	1	Ballen	Strazzen —	77	50	Priesen	Buschtêhrader	
51	diverse	—	5	Ballen	leere Säcke —	189	51	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
					B. Colli mit Adressen sign.					
52	Adresse.	—	1	Kiste	unbekannt —	57	52	Villach, Frachtenstation	Kronpr. Rudolf-B.	
53	Brünn.	St. E. G.	1	Stück	Kette —	22	53	Prag	Böhm. Westbahn	
54	Bücher.	—	1	Kiste	Bücher —	62	54	"	Kronpr. Rudolfbahn	
55	Chem. Fabrik Aussig.	—	1	"	Kalkstein —	145	55	Prag	Böhm. Westbahn	
56	Dreher.	—	2	Fass	à 1 Eimer leer —	70	56	Michelob	Buschtêhrader	
57	Gaja.	6851	1	Sack	Leim —	29	57	Graz	Graz-Köflacher	
58	Libotschan.	diverse	10 / 18 / 6	½ Eimer	leere Fässer —	250 / 756 / 432	58	Saaz	Buschtêhrader	
59	Libotschan.	1135	1	Fass	leer —	40	59	"	"	
60	Ococim	—	1	"	" —	35	60	Stanislau	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	
61	Pass.	6	2	Pack	Körbe —	150	61	Amstetten	Kronpr. Rudolf-B.	
62	M. K. Podskočil.	824 / 810/811	4	Kisten	leer —	369	62	Prag	Böhm. Westbahn	
63	Ant. Rosenberg.	—	1	Ballen	leere Säcke —	22	63	St. Valentin	Kronpr. Rudolf-B.	
64	Smichover Dampfmühle.	4	2	Sack	Mehl —	220	64	Nürschan	Böhm. Westbahn	
65	Wojnicz.	623	1	Fass	leer —	35	65	Stanislau	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	
					C. Colli mit Nummern:					
	—	0/1	1	Sack	Mehl —	165	66	Chodau	Buschtêhrader	
66	—	21/24	1	Fass	leer —	350	67	Bucecea	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
67	—	78	1	Pack	leere Säcke —	40	68	Kolin	Oesterr. Staatsb.	
68	—	88	1	Bund	Draht —	26	69	Olmütz	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 25/8. 73.
69	—	94	1	Stück	Holzkoffer, braun —	70	70	Klagenfurt	Kronpr. Rudolf-B.	
70	—	94	1	Koffer	unbekannt —	70	71	"	Oesterr. Südbahn	
71	—	204	1	Fass	Eisenschlacken —	625	72	Jägerndorf	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 2/12. 73.
72	—	9734	1	Kiste	unbekannt —	38	73	Gr. Neusiedl	Oesterr. Staatsb.	
73										
					D. Colli mit Figuren:					
74		263 / 264	2	Kisten	unbekannt —	120	74	Zwittau	Oesterr. Staatsb.	
75	L … E	—	1	Fass	(emballirt) ? —	150	75	Pressburg	"	
76		—	4	Stück	Kettenhaken u. Nothkette	31	76	Prag	Böhm. Westbahn	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
					E. Colli ohne Signatur:					
77	—	—	4	Ballen	lediger Flachs —	83	77	Prag	Böhm. Westbahn	
78	—	—	2	Seiten	Betttheile —	20	78	„	„	
79	—	—	1	Stück	Deichsel —	10	79	Stanislau	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	
80	—	—	1	Fassl	leer —	—	80	Wien	Oesterr. Staatsb.	
81	—	—	1	Fass	leer, alt —	60	81	Freudenthal	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 21/2. 73.
82	—	—	1	„	leer, alt —	66	82	„	Mähr.-Schles.-Centralbahn	seit 16/12. 72
83	—	—	2	„	leer —	75	83	Prag	Oesterr. Staatsb.	
84	—	—	2	„	„ —	218	84	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
85	—	—	3	„	„ —	221	85	Lieboch	Graz-Köflacher	
86	—	—	22	Fässer	„ —	1500	86	Prag	Böhm. Westbahn	
87	—	—	1	Fassl	Getränke —	34	87	„	Oesterr. Staatsb.	
88	—	—	1	Kiste	leer —	10	88	„	Böhm. Westbahn	
89	—	—	1	„	„ —	18	89	„	„	
90	—	—	1	„	unbekannt —	28	90	Bubna	Buschtěhrader	
91	—	—	1	„	altes Oberbaumaterial —	403	91	Prag	Böhm. Westbahn	
92	—	—	1	Kistchen	geschl. Kreide, Chamotziegel	10	92	Eger	Buschtěhrader	
93	—	—	1	Kiste	Kupfervitriol —	38	93	Stanislau	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	
94	—	—	8	Stück	Emailgesch. (Dalkenbleche)	30	94	Eger	Buschtěhrader	
95	—	—	1	Bund	Draht —	30	95	Freudenthal	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 16/12. 72.
96	—	—	1	„	Draht —	112	96	„	„	seit 16/12. 72.
97	—	—	10	Colli	Eisen —	250	97	Graz	Graz-Köflacher	
98	—	—	2	Stück	Flacheisen, 6‴ stark, 2″ br.	50	98	Eger	Buschtěhrader	
99	—	—	8	„	Rundeisen —	946	99	Prag	Oesterr. Staatsb.	
100	—	—	1	Collo	Eisenstäbe —	43	100	Bransdorf	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 28/1. 74.
101	—	—	1	Stück	eiserne Brechstange —	22	101	Hennersdorf	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 5/5. 73.
102	—	—	1	„	eiserne Schaufel —	—	102	„	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 28/10. 73.
103	—	—	1	„	eis. Topf (zerschlagen) —	3	103	Prag	Böhm. Westbahn	
104	—	—	4	„	Gusseisen —	—	104	Michelob	Buschtěhrader	
105	—	—	1	„	Gusseisenwaare —	14	105	Prag	Böhm. Westbahn	
106	—	—	50	„	gusseiserne Platten —	1850	106	Kl. Schwechat	Oesterr. Staatsb.	
107	—	—	1	„	gusseis. Riemenrad —	13	107	Prag	Böhm. Westbahn	
108	—	—	1	„	gusseis. Patentrost —	—	108	„	„	
109	—	—	1	Bund	gusseiserne Töpfe —	24	109	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	bekl. Lemberg.
110	—	—	5	Stück	Bratröhren —	37	110	Prag	Böhm. Westbahn	
111	—	—	1	„	zerschlagene Casserole —	25	111	„	„	
112	—	—	4	„	Falzplatten —	18	112	„	„	
113	—	—	1	„	Maschinenbestandtheile	6	113	„	„	
114	—	—	2	„	Lochplatten —	15	114	„	„	
115	—	—	1	„	Gasrohr —	8	115	Laun	Prag-Duxer	
116	—	—	12	Bund	Kolatschenschaufeln —	118	116	Prag	Böhm. Westbahn	
117	—	—	16	Stück	12zollige Schrauben —	45	117	„	„	
118	—	—	1	Pack	Schraubenschlüssel —	2	118	„	„	
119	—	—	1	Stück	alte gebroch. Spiralfeder	2	119	„	„	
120	—	—	1	„	Korb mit leeren Flaschen	8	120	„	„	
121	—	—	2	„	leere Körbe —	23	121	Horazdov	Kaiser Fr.-Josef-B.	
122	—	—	3	„	leere Körbe —	40	122	Prag	Böhm. Westbahn	
123	—	—	17	—	leere Flaschenkörbe —	60	123	„	„	
124	—	—	1	Pack	100 Stück Facturablanquette, 4 Buch Löschpapier —	3	124	Aussig	Oesterr. Staatsb.	
125	—	—	11	„	leere Säcke —	245	125	Prag	„	
126	—	—	4	Stück	eichene Pfosten —	1422	126	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	bekl. Wien.
127	—	—	1	Sack	Kleien —	110	127	Wien	Oesterr. Staatsb.	
128	—	—	1	„	Knochen —	—	128	Brünn	„	
129	—	—	1	„	Rips —	164	129	Freudenthal	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 29/1. 74.
130	—	—	1	„	leere Säcke —	43	130	Villach, Frachtenst.	Kronpr. Rudolfbahn	
131	—	—	1	„	Salz —	91	131	Freudenthal	Mähr.-Schles. Centralbahn	seit 28/1 74.
132	—	—	1	„	Schweinshaare —	200	132	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
133	—	—	1	„	Weizen —	147	133	Prag	Oesterr. Staatsb.	
134	—	—	2	„	Mehl —	286	134	Saaz	Buschtěhrader	
135	—	—	2	Säcke	Sand —	200	135	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
136	—	—	4	Sack	Hafer —	520	136	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linie	
137	—	—	1	Sackl	Reis —	15	137	Prag	Böhm. Westbahn	
138	—	—	1	Stück	Bindseil —	—	138	Kötlach	Graz-Köflacher	bez. Vordernberg.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Nachtrag.					
					Eingegangen am 23.—24. d.M. nach Beginn des Satzes.					
					Colli mit Buchstaben signirt:					
1	A G	6914	1	Kiste	Cigarren —	69	1	Küstrin	Preuss. Ostbahn	
2	A H Mülheim	31	1	"	Schinken —	54	2	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	bez. Brakel-Mülheim.
3	A H N	1499	1	"	leer —	68	3	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
4	A P	1089	1	Wagschaale	— —	9	4	Küstrin	"	
5	A Z L	1004/1015	12	Fass	Farin —	110,62	5	Königsberg	"	
6	B	—	3	Colli	eiserne Ofentheile —	37	6	Küstrin	"	
7	B H	254/5	2	Körbe	unbekannt —	191	7	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
8	B J	4/5	2	Fass	Eisenwaare —	—	8	Berlin	Preuss. Ostbahn	
9	B Z	1017	1	Pack	Körbe —	17	9	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
10	E	—	9	—	Schaare —	105	10	"	"	
11	E	63	1	Bällchen	Zwillich —	38	11	"	"	
12	F	7905	1	Fass	Dichtungsmittel —	135	12	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
13	F B	30	1	Kiste	Bücher —	164	13	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
14	G H B	—	1/8	Tonne	leer —	—	14	Berlin	Preuss. Ostbahn	
15	G R	586	1	Kiste	Holzschuhe —	134	15	Königsberg	"	
16	H	—	1	"	— —	43	16	Eydtkuhnen	"	ansch. Steuerschlösser.
17	H R	—	2	Schlösser	— —	2	17	Küstrin	"	
18	J F D	0409	1	Collo	— —	46	18	"	"	
19	J K	480	1	"	Bretter —	204	19	Kreuz	"	
20	K	33	1	Fass	Petroleum —	307	20	Cassel	Main-Weser-Bahn	
21	K W	2233	1	Kiste	1 kleine Kiste mit 6 Glasbassins —	84	21	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
22	L	296	1	Fass	— —	370	22	Friedeberg	"	
23	L B	7190	1	Kiste	leer —	22	23	Friedberg	Main-Weser-Bahn	
24	L H	5209 5214	2	Ballen	Tabak —	676 739	24	Cassel	"	
25	L K	1	1	Kübel	Käse —	163	25	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
26	L S	9210	1	Kiste	Emballage —	20	26	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
27	L S	9624	1	Packfass	leer —	22	27	"	"	
28	MB	24	1	—	Decke —	—	28	"	"	
29	M S	2473	1	Pack	12 Kohlenlöffel —	61	29	"	"	
30	OE & W	67172/73	2	Kisten	— —	58	30	Firchau	Preuss. Ostbahn	
31	P R C	1043	1	Collo	leer —	124	31	Küstrin	"	
32	R M K	79	1	Fass	Schmalz —	324	32	Thorn	"	
33	S	30	1	Kiste	leer —	4	33	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
34	S K	—	24	Kisten	Weissblech —	27/75	34	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
35	S T N	5655	1	Collo	unbekannt —	92	35	Küstrin	"	
					B. Colli mit Adressen signirt:					
36	Ollendorf&Comp. Dresden.	4/5	2	Pack	geb. Säcke —	110	36	Hoch-Stüblau	Preuss. Ostbahn	
37	Albrecht Veltheysen Frankenthal	—	1	—	Kette —	—	37	Giessen	Main-Weser-Bahn	
					C. Colli mit Figuren signirt:					
38	△ CD	125	1	Ballen	unbekannt —	30	38	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
39	△ C HS	3784 4000	2	Colli	leer —	108	39	Küstrin	Preuss. Ostbahn	
40	△ F R W	1699	1	Fass	Seife —	109	40	Bromberg	"	
41	△ G	—	1	"	leer —	58	41	Küstrin	"	
42	△ H	286	1	"	" —	—	42	Pr. Stargard	"	
43	△ E	3257	1	"	— —	165	43	Bromberg	"	
44	△ HWC	4648 5066	2	Colli	leer —	102	44	Küstrin	"	
45	✡ B T	div.	26	Fass	Cichorien —	—	45	Landsberg	"	
					D. Colli ohne Signatur:					
46	—	—	1	Partie	Bretter —	—	46	Berlin	Preuss. Ostbahn	
47	—	—	6	—	Bodenbretter z. Gänsewagen —	—	47	"	"	
48	—	—	8	Stück	Bretter —	—	48	Butzbach	Main-Weser-Bahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Signatur. Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	84	49	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
50	—	—	1	Collo	Dreschmaschine —	14	50	Berlin	„	
51	—	—	1	—	hölzerner Eimer —	7	51	Cüstrin	„	
52	—	—	4	kleine Posten	Klobenholz (kieferne) —	—	52	Berlin	„	
53	—	—	4	—	eiserne Maschinentheile	33	53	Cüstrin	„	
54	—	—	4	—	„	169	54	„	„	
55	—	—	1	Stück	Nothkette —	—	55	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
56	—	—	2	Collo	1 zerbrochene Zwangsschiene	—	56	Mocker	Preuss. Ostbahn	
57	—	—	1	Kiste	Wein —	226	57	Berlin	„	
58	—	—	1	Pack	Papier —	34	58	Königsberg	„	
59	—	—	1	Collo	18 kl. Kammräder, 1 Schraubenschlüssel, 1 Feder	18	59	Stallupönen	„	
60	—	—	29	Sack	Hafer —	—	60	Königsberg	„	

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlung (*=ausserordl. Gl.-Vers.).

5. März. Erste Ungarische Waggonfabrik Actien-Gesellschaft zu Budapest.
9/21. „ *Kiew-Brester Eisenbahn zu St. Petersburg.
12. „ Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft zu Berlin.
19. „ *Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenstein) zu Ruhland. Tagesordnung siehe Seite 189.
21. März *Prag-Duxer Eisenbahn zu Prag. Tagesordnung s. S. 195.
24. „ Homburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Homburg v. d. H. Siehe S. 206.

Einzahlungen.

Angermünde-Schwedter Eisenbahn. Die rückständige Rest-Einzahlung auf einzelne Quittungsbogen ist bis zum 15. April zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
3. März	zu Erfurt	Magdeb.-Halberst.	Maurerarbeiten	197
3. „	zu Berlin	Niederschles-Märk. E.	Wagen	173
3. „	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Lagerplätze	—
4. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	800 Kbm. gesiebter Kies	—
4. „	zu Kattowitz	Oberschlesische	Pflasterarbeiten	—
5. „	zu Görlitz	Berlin-Görlitzer	Hochbauten	—
5. „	zu Neisse	Oberschlesische	Maurerarbeiten an Brücken und Durchlässen	—
5. „	zu Aachen	Rheinische E.	Steine zur Perron-Einfassung	—
6. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Güterschuppen zu Harkorten und Haufe	—
6. „	zu Köln	Köln-Mindener	Restaurationsverpachtung	—
6 „	zu Zürich	Schweizer. Nordostbahn	Erdarbeiten, Kunstbauten etc. auf der linksufrigen Zürichsee- resp. Winterthur-Coblenz-Bahn	—
6. März	daselbst	Bötzbergb.	Brücken	—
7. „	zu Mannheim	Bad. Eisenb.-Bauinsp.	Eisenconstruction einer Ein- und Aussteigehalle	—
7. „	daselbst	dieselbe	Zimmer-, Schieferdecker-etc. Arbeiten	—
7. „	zu Eschwege	Bebra-Friedländer E.	Portland-Cement	—
7. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner	Erdarbeiten etc.	197
7. „	zu Cüstrin	Breslau-Schw.-Freib. E.	Hochbauarb. zu Kohlow	—
7. „	zu Luzern	Gotthardb.	Tunnel-Voreinschnitt	—
7. „	zu Breslau	Oberschles. E.	Bahnh.-Restaur. Camenz	—
7. „	zu Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Verkauf alter Materialien	209
7. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Eisenconstruction	180
9. „	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Drehspähne-Verkauf	—
9. „	zu Hirschberg	Niederschl.-Märk.	Zimmerer-, Tischler- und Schieferdeckerarbeiten	—
10. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Radreifen etc. etc.	172
11. „	zu Breslau	Breslau-Freiburg	440000 Ctr. Stück- u. Förderkohlen	—
12. „	zu Kattowitz	Oberschles. E.	Eiserner Ueberbau	—
13. „	zu Köln	Köln-Mindener	Brückenhölzer	—
14. „	zu Cassel	Frankfurt-Bebraer	Schienen	196
14. „	Hannover	Hannov. Stsb.	Wagenachsen etc.	197
16. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen u. Kleineisenzeug	196
16. „	zu Hirschberg	Niederschles.-Märk.	Eisenconstruction eines Locomotivschuppens zu Dittersbach	—
16. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Eiserne Brücken	206
16. „	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	197
17. „	zu Fulda	Bebra-Friedländer	Kleine Materialwagen	209
17. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	Eisenbahnwagen	197
20. „	daselbst	dieselbe	Locomotiven etc.	197
20. „	zu Münster	Westfälische E.	Eisenbahnwagen	209
21. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Oberbaumaterialien	209
24. „	daselbst	dieselbe	Wagen, Achsen mit Rädern	209
31. „	zu Wien	General-Insp. der Oesterr. Eisenbahnen	Locomotiven und Tender für Tarnow-Leluchow	—

Nachträge zu den Officiellen Mittheilungen über Einnahmen bis ult. December 1873.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1873	Betriebslänge in Meilen 1872	Befördert wurden Personen 1873	Personen 1872	Centner Güter 1873	Centner Güter 1872	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo December	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben												
a. Sächsische Staatsbahnen	$131,_{11}$	$129,_{1}$	827084	727337	15603500	12456747	324404	1026026	1350430*	+167269	13284534	+1596972
b. „ Privatbahnen in Staatsverw.	$13,_{3}$†	$13,_{3}$	68156	64245	1784557	1738195	13480	45556	59036	—1296	614050	+128777
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	$148,_{12}$	$132,_{55}$	560405	532947	6196769	5473156	352112	595663	947775	—179894	15290214	+832495
Oberhessische Eisenbahnen.	$23,_{47}$	$23,_{47}$	39904	34192	236613	269497	18780	17808	37267	+3283	470058	+84000
Württembergische Staatseisenbahnen	$152,_{1}$	$151,_{2}$	697638	691807	3477151	2802963	353635	758335	1111971	+160838	14544089	+1593383
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holländischer Währung angegeben.												
Holländische Eisenbahn-Gesellschaft .	$23,_{1}$	$23,_{1}$	153714	147220	—	—	140885	52312	193197	+15825	2498757	+164466
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Riga-Dünaburger Eisenbahn	$34,_{56}$	$34,_{56}$	—	—	—	—	35741	134107	188134	+87074	2199777	+595614

* Ausserdem für Militär-Transporte 8250 Thlr., für Betriebs- und Baumaterialtransport 3985 Thlr.
† Ausschliesslich der am 3. August 1872 eröffneten Linie Annaberg-Weipert.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Ketelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 6. Jahrgang 1874.

Leipzig, am 14. März 1874.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 6. März gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7^1/_2$ **Sgr.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.					
1	**A**	143	1	Korb	Nägel —	195	1	Halle	Halle-Casseler	
2	A B	1524	1	Kiste	Cigarren —	—	2	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	Aus Wagen 3840, plombirt von Mannheim.
3	AB & M	—	1	Tonne	eiserne Krampen —	118	3	Bremen	Hannoversche	
4	A D	83	1	—	eiserne Platte —	10	4	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
5	A D	4702	1	—	eiserne Platte —	140	5	Dortmund	„	
6	A D	5094	1	Collo	Eisentheil f. Wasserleitung	40	6	„	„	
7	A E	7923	1	Kiste	Wichse —	83	7	Haltern	Köln-Mindener	
8	AF	7513	1	Fass	anscheinend Wein —	155	8	Freiburg	Bresl.-Schw.-Freib.	Bezettelung: Deutz-Freiburg.
9	A G	24	1	Sack	Säcke —	25	9	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsbahn	
10	A G	3270	1	Kiste	gefüllt —	102	10	„	„	bez. Frankfurt-Lübeck.
11	AH	50	1	Ballen	Tapeten —	111	11	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
12	A H	3388/9	2	Fässer	Farbe —	160	12	Utrecht	Niederländ. Staatsb.	
13	A H	3842	1	Kiste	Kleider & Wäsche —	23	13	Deutz	Köln-Mindener	
14	A L	3082	1	Stange	Stahl —	45	14	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
15	AM	793 a	1	Kiste	Eisentheile —	—	15	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
16	APG	VI	1	Tonne	Heringe —	300	16	Lippstadt	Westfälische	
17	AR & C	175	1	Korb	unbekannt —	25	17	Lichtenfels	Werrabahn	
18	A S Vorsicht und fragile	—	1	Kiste	leer —	64	18	Bremen	Hannoversche	
19	A S	8195/6	2	Körbe	Ballons —	260	19	Posen	Oberschlesische	
20	A W	2568	1	Kiste	leer —	119	20	Bremen	Hannoversche	
21	**B**	—	1	Bund	Gusseisen —	38	21	Holzminden	Westfälische	
22	B	—	2		Winkeleisen —	162	22	Warburg	„	
23	B	—	1	Tafel	Zink —	15	23	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
24	B	—	26	Tafeln	Zinkblech —	—	24	Hamm	Bergisch-Märkische	
25	B	—	3	—	Kochofendeckel mit Griff	12	25	Bremen	Hannoversche	
26	B	—	3	Rollen	Packleinen —	41	26	„	„	
27	B	—	1	Sack	Mehl —	82	27	Leeuwarden	Niederländ. Staatsb.	
28	B	—	2	Colli	Feuertopf —	35	28	Lennep	Bergisch-Märkische	
29	B	1	1	Kiste	— —	162	29	Dortmund	„	
30	B	1	1	Sack	Holzschuhe u. 1 Theekessel	16	30	Bremen	Hannoversche	Mit eisernem Deckelbeschlag u. eisernen Handhaben.
31	B	3	1	Kiste	leer —	33	31	Kaufbeuren	Bayer. Staatsbahn	
32	B	17	1	Ballen	— —	38	32	Berlin	Berlin-Anhaltische	
33	B	40	1	„	Säcke —	132	33	Hagen	Bergisch-Märkische	
34	B	41	1	Sack	Flachs —	22	34	Braunschweig	Braunschweigische	bekl. Lichtenfels-Frankfurt a. M.
35	B	710	1	Ballen	Hopfen —	200	35	Dortmund	Bergisch-Märkische	
36	B	715	1	„	Hopfen —	200	36	„	„	
37	B	1138	1	„	Rupfen —	98	37	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
38	B	4478	1	Kiste	Zündholz —	48	38	„	„	
39	B A Wolberge	10	1	Pack	Säcke —	74	39	Büchen	Berlin-Hamburger	
40	B A C F	979	1	Tonne	leer —	35	40	Dortmund	Köln-Mindener	
41	B & C	1982	1	Kiste	„ —	46	41	Bremen	Hannoversche	bekl. Syke-Nienburg.
42	B F	885A.	1	„	Blechgeschirr —	68	42	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
43	B K	23	1	Tonne	Schmalz —	320	43	Aschaffenburg, G.-E.	Hess. Ludwigsbahn	W. J. Wilkaks-New-York.
44	B & K	802	1	Kiste	unbekannt —	46	44	Danzig	Berlin-Stettiner	bekl „Lauenburg."
45	B M	—	1	Kistchen	Feigen —	$11^1/_2$	45	Cassel	Main-Weser-Bahn	
46	B N	1152	1	Bund	Stahl —	57	46	Lichtenfels	Werrabahn	
47	B S	44. 45 98516 98515	4	Kisten	leer —	144	47	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
48	B S	99	1	—	leere Emballage —	—	48	Oberhausen	Köln-Mindener	
49	B S	5504	1	Fass	Cichorien —	140	49	Hamm	Westfälische	
50	B W	—	1	Pack	leere Säcke —	50	50	Bremen	Hannoversche	bekl. Leipzig-Bre-[men.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	C	128	1	Ballen	Lumpen	—	51	Dresden	Leipzig-Dresdner	
52	C A	—	1	Korb	leer	—	52	„	„	
53	C A	653	1	Pack	Winkeleisen in Stroh	9	53	Oschersleben	Braunschweigische	
54	C B	108	2	„	Messingdraht	26	54	Haspe	Bergisch-Märkische	bz. Werdohl-Aprath.
55	C B	359	1	—	eiserner Deckel	1	55	Bremen	Hannoversche	bekl.Nörten-Bremen
56	C B	9842	1	Ballen	Papier	77	56	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
57	C D Lünau Lübeck	—	1	Pack	Säcke	68	57	Paderborn	Westfälische	
58	C D	3670	1	Korb	leere Flaschen	84	58	Bremen	Hannoversche	
59	C D C	6302	1	„	leere Flaschen	29	59	„	„	
60	C H	—	7	—	eiserne Kessel	42	60	Enschedé	Niederländ. Staatsb.	
61	C H	260	1	Kiste	unbekannt	110	61	Birkenfeld	Rhein-Nahe-Bahn	bez. Leipzig-Gladbach, beschrieben Neustadt a. H.
62	C H	401	1	Rolle	Eimer	12	62	Ruhrort	Bergisch-Märkische	bz. H. Wittfeld Rommeln bei Trompet.
63	C K	1369	1	Bund	Stahl	106	63	Eisleben	Halle-Casseler	
64	C M	276	1	Ballen	Kaffee	136	64	Hagen	Bergisch-Märkische	
65	C N	473	1	Fass	Seife	110	65	Mülheim a. d. R.	„	
66	C & O	3080	1	„	Liqueur	45	66	Gelsenbirchen	Köln-Mindener	
67	C R C	1998	1	„	Petroleum	300	67	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
68	C R G	541	1	Korb	Griffel	64	68	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
69	C S	352	1	Ballot	Baumwolle	32	69	Bremen	Hannoversche	
70	C S	1321	1	Fass	leer	32	70	Mainz, Güter-Exped.	Hess. Ludwigsb.	
71	C S	1456	1	Ballen	Wollwaaren	17	71	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
72	C S	1852	1	Kiste	leer	134	72	Bremen	Hannoversche	
73	C S D	663	1	„	2 stähl. Schmierbüchsen Maschinentheile	15	73	„	„	
74	D	—	8	Colli	Eisentheile	116	74	Warburg	Westfälische	
75	D B	auf gelb Pappe	1	Fass	leer	12	75	Bremen	Hannoversche	beklebt Osterholz-Bremen
76	D B	—	1	Tonne	„	140	76	„	„	
77	DE S	316	1	Ballen	Packleinen	162	77	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
78	D F R	627	1	Kiste	?	109	78	Wanne	Rheinische	
79	DI	2	1	„	leer	10	79	Bremen	Hannoversche	
80	D L v E	—	1	Sack	Stärkemehl	200	80	Solingen	Bergisch-Märkische	
81	D v S	530	1	kl. Tönnchen	leer	9	81	Bremen	Hannoversche	
82	E	2	1	Ballen	Schinken	—	82	Hattingen	Bergisch-Märkische	
83	E	322	1	Kiste	Band	34	83	Elberfeld St.	„	
84	E A W	105	1	Sack	Erbsen	202	84	Braunschweig	Braunschweigische	
85	E B	26/31	6	Fass	Talg	4073	85	Stettin	Berlin-Stettiner	
86	E B	2824	1	Kiste	leer	25	86	Dresden	Leipzig-Dresdener	
87	E C	460	1	„	unbekannt	312	87	Breslau	Oberschlesische	
88	E D	10389	1	Fass	?	220	88	Belfort	Reichsbahn	
89	E E	1314	1	Säckchen	Bohnen	18	89	Solingen	Bergisch-Märkische	
90	E H	602	1	Kiste	Seidenband	99	90	Soest	„	
91	E H S	1873	1	—	Eisenbahnsch. 21′ lang	—	91	Benninghausen	Westfälische	
92	E K	1127	1	Kiste	gefüllt	28	92	Mainz, Güter-Exped.	Hess. Ludwigsb.	Frankfurt-Saarbr.
93	⊖— E K	3494	1	Korb	leere Körbe, Blechflaschen u. Steinflaschen	53	93	Bremen	Hannoversche	
94	E L	726	1	„	Mützenschirme	28	94	Frankfurt a M.	Main-Weserb.	
95	E M	—	1	—	4gliedrige Kuppelkette mit 2 Haken	28	95	Bremen	Hannoversche	
96	E S	50	1	Kiste	leer	40	96	„	„	
97	E S	5265	1	Fass	Zucker	889	97	Hildesheim	„	
98	E W	298	1	Kiste	Wein	174	98	Mainz, Güter-Exped.	Hess. Ludwigsb.	bez. Erfurt.
99	ƎW	2651	1	„	Nudeln	32	99	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
100	F	—	1	—	Ofenfuss	$1^3/_4$	100	Meiningen	Werrabahn	
101	F roth	—	1	Kiste	Holzformen	105	101	Bremen	Hannoversche	
102	F	1/2	2	Pack	Hautabfälle	175 317	102	„	„	
103	F	1/2	2	—	Wagenachsen	130	103	Dortmund	Bergisch-Märkische	
104	F	3	1	Collo	Rohr	40	104	„	„	
105	F	4	1	—	Wiegefuss	11	105	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
106	F	5	1	Collo	Eisentheil f. Wasserleitung	55	106	Dortmund	Bergisch-Märkische	
107	F	8	1	Bürde	Leder	107	107	Wernigerode	Magdeb.-Halberst.	
108	F	63	1	Korb	Nägel	60	108	Dortmund	Bergisch-Märkische	
109	F	3963	1	Fass	Kreide	348	109	Viersen	„	
110	F B	349	1	Beutel	Grütze	52	110	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
111	—θ— F B	16100 16100	1 1	Kiste „	gemahlner Pfeffer heiler Pfeffer	79 80	111	Bremen	Hannoversche	
112	FD°	100	1	Ballen	Drell	26	112	Göttingen	„	
113	F H	40	1	Pack	Eisenwaaren	39	113	Frankfurt a. M.	Main-Weserb.	
114	F H	158	1	Kiste	„	92	114	Bonn	Rheinische	
115	F K	—	2	Korb	Eisen	145	115	Hagen	Bergisch-Märkische	
116	F K	94	1	„	Eisenwaaren	255	116	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
117	F M	3816	1	Ballen	Nessel	175	117	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
118	F P	175	1	Kistl	Nudeln	31	118	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
119	F R	10481	1 3 1	— — Pack	Nähmaschine Körbchen Gurte	90 $1^1/_2$ 2	119	Giessen	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
120	F R E	604	1	Ballen	Seide	137	120	Crefeld	Bergisch-Märkische	bez. Crefeld.
121	F S	55	1	,,	Manufacturwaaren	20	121	Elberfeld D.	,,	
122	F S	6969	1	Kiste	leer	70	122	Bremen	Hannoversche	
123	F W	1	1	Collo	Maschinentheile	135	123	Dortmund	Bergisch-Märkische	
124	F W	185	1	Ballen	Tabak	—	124	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
125	F W	34/5. 37	3	Kisten	Käse	—	125	Elberfeld D.	Bergisch-Märkische	
126	**G**	1	1	Ballen	Abfall	120	126	M. Gladbach	,,	
127	G	1	1	Pack	Tafelrahmen	9	127	Elberfeld St.	,,	
128	G	34	1	Packet	unbekannt	—	128	Weissenfels	Thüringische	
129	G	709	1	Stab	□ Eisen	125	129	Mülheim	Köln-Mindener	
130	G	1243	1	Ballen	Rohtabak	186	130	Bünde	Hannoversche	
131	G	1861	1	Fass	—	—	131	Dresden	Leipzig-Dresdner	
132	G	6567	1	Korb	1 zerbr. Petroleumkruke	18	132	Wolfenbüttel	Braunschweigische	bekl. Wolfenbüttel via Cönnern.
133	G	6569	1	,,	1 Kruke Petroleum	40	133	,,	,,	bekl. Wolfenbüttel via Cönnern.
134	G	10043	1	Kiste	leer	18	134	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
135	G A	1352	1	Korb	eiserne Ketten	194	135	Bremen	Hannoversche	
136	G B	—	6	—	Hammertheile	670	136	Witten	Bergisch-Märkische	
137	G B	9431	1	Kiste	—	88½	137	Dresden	Leipzig-Dresdner	
138	G C	242	1	Korb	Eisenwaaren	206	138	Danzig	Berlin-Stettiner	
139	G C B Mastricht	25	1	—	Leine	—	139	Leipzig	Leipzig-Dresdner	
140	G E	2273	1	Korb	Eisenwaaren	104	140	Warburg	Bergisch-Märkische	
141	G F	—	1	Fass	leer	64	141	Bremen	Hannoversche	
142	G F	—	1	Pack	Säcke	102	142	Aachen	Bergisch-Märkische	
143	G F	57. 60. 64 68. 81. 82	6	Fass	Petroleum	2021	143	Berlin	Berlin-Görlitzer	Aus Wagen M. H. B. 9469 entladen.
144	G F	845	1	Kiste	unbekannt	204	144	München	Bayer. Ostbahnen	
145	G F	989 990 1005	3	Kisten	,,	185	145	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	Aus Wagen 8068, plombirt von Köln.
146	G F K	715	1	Fass	leer	120	146	Hasselt	Niederländ. Staatsb.	
147	G K	1764	1	Korb	Eisenwaaren	30	147	Emmerich	Köln-Mindener	
148	G L	45	1	Kiste	leer	47	148	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
149	G L	6174	1	Korb	Wein	76	149	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
150	G M	270	1	,,	leere Flaschen	84	150	Bremen	Hannoversche	beklebt Alfeld-Bremen.
151	G R	1089	1	Kiste	Seife	65	151	Essen	Köln-Mindener	
152	G S H	11	1	—	eiserne Achse	28	152	Bielefeld	,,	
153	G S	989	1	Kiste	leer	27	153	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	alte Bekl.: Braunschweig.
154	G S	1536	1	Fass	,,	22	154	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
155	G S	4000	1	Korb	mit 1 Blechflasche	10	155	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
156	G S	4316	1	Kiste	leer	26	156	,,	,,	
157	G V B	187	1	Fass	—	333	157	Dresden	Leipzig-Dresdner	
158	G W	4	1	Sack	Kleien	—	158	Paderborn	Westfälische	bekl. Dortm.-Hagen
159	G W	42	1	Collo	leer	—	159	Dresden	Leipzig-Dresdner	
160	G W	3322/3	2	Kisten	,,	35	160	Bremen	Hannoversche	
161	G W P	158	1	Korb	leere Flaschen	70	161	,,	,,	
162	**H**	—	1	,,	Eisenwaaren	40	162	Hamm	Bergisch-Märkische	
163	H	—	2	Stäbe	Winkeleisen	135	163	Dortmund	,,	
164	H	1	1	Tafel	Zinkblech	10	164	,,	,,	
165	H	1	1	Pack	Kübel	83	165	Breslau	Oberschlesische	bez. Myslowitz-Hamburg.
166	H	6	1	Fass	Kraut	60	166	Dortmund	Bergisch-Märkische	
167	H	6	1	—	eiserner Kochheerd	96	167	Bremen	Hannoversche	
168	H	661	1	—	gusseiserner Kessel	199	168	Ruhrort	Bergisch-Märkische	
169	H	6784	1	—	Maschine	—	169	Dresden	Leipzig-Dresdner	
170	HA	4659	1	Packfass	Emballage	85	170	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
171	H B K	279	1	Kistl	Bücher und Bilder	228	171	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
172	H C	5991	1	Kiste	Wein	145	172	Mülheim	Köln-Mindener	
173	H E K	19	1	,,	leer	10	173	München	Bayer Ostbahnen	
174	HH	34	1	Fass	—	247	174	Fröndenberg	Bergisch-Märkische	
175	H H	122	1	Ballot	Leder	166	175	Jerxheim	Braunschweigische	
176	H H	122	1	Ballen	Leder	166	176	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
177	H H	181	1	Kiste	Eisengusswaaren	249	177	Oberhausen	Köln-Mindener	
178	H H	6707	1	—	eisernes Rohr	—	178	Dresden	Leipzig-Dresdner	
179	H K	565	1	Pack	Eisendraht	55	179	Halle	Halle-Cassel	
180	H L	4	1	Sack	Rauchtabak	26	180	Bremen	Hannoversche	bekl. Eltenserdam-Oldenburg.
181	H L E	1742	1	Kiste	—	52	181	Dresden	Leipzig-Dresdner	
182	H L M	657 572	1	Sack	Reis	200	182	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
183	H M	11	1	Bündel	Säcke	48	183	Worms, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
184	H P	139	1	Ballen	—	65	184	Siegen	Bergisch-Märkische	
185	H P	159	1	Ball	Manufacturwaaren	159	185	Breslau	Oberschlesische	
186	H R	—	1	Bürde	Stahl	100	186	Gevelsberg	Bergisch-Märkische	
187	H S	—	1	—	Streichbrett	—	187	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
188	H S	4	1	Pack	6 Gabeln u. 6 Hacken	38	188	Mülheim	Köln-Mindener	
189	H S	501	1	Ballen	Werg	120	189	Köln, Gereon	Rheinische	
190	H T	60	1	Kiste	Futterale	9	190	Posen	Oberschlesische	
191	H V	4823	1	,,	Liqueur	70	191	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
192	J	—	1	Collo	2 Stück Messingschalen	2	192	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
193	J	3309	1	Sack	Papier	50	193	Bremen	Hannov. Staatsbahn	
194	J B	306	1	Kiste	Käse	107	194	Stettin	Berlin-Stettiner	
195	J B W	4123	1	"	—	321	195	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
196	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	21	196	Passau	Bayer. Ostbahnen	
197	J H	—	1	Pack	leere Säcke	—	197	Soest	Bergisch-Märkische	
198	J H	—	1	Sack	Kartoffeln	9(	198	Plettenberg (B. Rittershausen)	"	
199	J H	19	1	Kiste	gefüllt	—	199	Köln, Gereon	Rheinische	
200	J H	10886/7	2	Kisten	gefüllt	192	200	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	Offenbach-Edenkoben.
201	J-B	2990 8290 9025	3	Stückfässer	leer	158 194 194	201	Bremen	Hannoversche	
202	J J	585	½	Ohm	Wein	—	202	Barmen	Bergisch-Märkische	
203	J J	2203	1	Kiste	unbekannt	212	203	Stolp	Berlin-Stettiner	
204	J J B	24	1	—	leeres Fass	60	204	Hasselt	Niederl. Staatsb.	
205	J K	—	1	Sack	Werg	22	205	München	Bayer. Ostbahnen	
206	J L	1/6	6	Säcke	Hautabfälle	328	206	Bremen	Hannoversche	
207	J L S	— 363 600	1 1 1	Collo " Kiste	eiserner Tiegel eiserner Winkel unbekannt	22 9 113	207	Lehrte	"	
208	J P	36	1	"	leer	45	208	Bremen	"	
209	J P	3177	1	Fass	unbekannt	133	209	Posen	Oberschlesische	
210	J R	5. 10	2	Pack	Papier	105	210	Neuwied R U.	Rheinische	
211	J S	2/3	2	Säcke	Bürsten	131	211	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
212	J W	—	2	Pack	leere Säcke	54	212	Cassel	Hannoversche	
213	J W	38	1	Kiste	leer	164	213	Bremen	"	
214	J W	666	1	"	unbekannt	177	214	Altenbeken	Westfälische	
215	J W F	1663	1	Fass	leer	35	215	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
216	J W F	2401	1	"	"	65	216	"	"	
217	J W F	2718	1	"	"	66	217	"	"	
218	**K**	1	1	Ballen	Betten	62	218	Oppeln	Oberschlesische	
219	K	1 oder 1566	1	Fass	Branntwein	92	219	Crefeld	Bergisch-Märkische	
220	K	4	1	Ballen	anscheinend Seide	252	220	"	"	
221	K	8	1	"	Lumpen	166	221	Düsseldorf	"	
222	K	25	1	Pack	braune Handkörbe	5	222	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
223	K	242	1	Kiste	leer	25	223	Berlin	Preuss. Ostbahn	
224	K	271	1	Fass	unbekannt	379	224	"	Berlin-Stettiner	
225	K	562	1	Ballen	Wolle	300	225	Euskirchen	Rheinische	
226	K	1295	1	Kiste	Cigarren	68	226	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
227	K	2310	1	Ballot	Wollwaaren	56	227	Furth a/W.	Bayer. Ostbahnen	
228	K & B	441	1	Gebind	anschein. Wagenfett	26	228	Güter-Expedition Bargteheide	Lübeck-Hamburger	im Wagen Nr. 127 (Schleswig) von Uetersen kommend überzählig vorgefunden.
229	K C	370	1	Fass	leer	78	229	Berlin	Berlin-Anhaltische	
230	K C	4518	1	Kiste	—	450	230	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
231	K H	1/3	3	Kisten	leer	150	231	Bremen	Hannoversche	
232	K P	4	1 1	Collo Pack	grobe Eisenwaaren leere Säcke	2 29	232	Bromberg	Oberschlesische	
233	K P	4	1	"	—	29	233	"	Preuss. Ostbahn	
234	K W S	444/9698	1	Ballen	Kaffee	126	234	Cassel	Halle-Casseler	
235	**L**	1	1	Fass	leer	18	235	Emmerich	Köln-Mindener	
236	L	2	1	Tonne	"	54	236	Bremen	Hannoversche	beklebt Bremen.
237	L	508	1	Kiste	Eisenwaaren	155	237	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
238	L	1375	1	Pack	2 Schraubstöcke	10	238	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
239	L B	82/85	2	Colli	Ofentheile	3	239	Pristewitz	Leipzig-Dresdner	
240	L B M	912	1	Ballot	Manufacturwaaren	28	240	Hildesheim	Hannoversche	
241	L H	—	1	Bund	Holzschuhe	50	241	Limburg	Bergisch-Märkische	
242	L K	1	1	"	Eisenwaaren	34	242	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
243	L K	1	1	Kübel	Käse	163	243	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
244	L K	2	1	Collo in Leinewand	Manufacturwaaren	49	244	Kempen	Bresl.-Warschau (Preuss. Abth.)	
245	L M	438	1	Kiste	—	390	245	Dortmund	Bergisch-Märkische	bez. Düren-Breslau.
246	L S	12	1	"	leer	20	246	Bremen	Hannoversche	
247	L S	15	1	Pack	Schippen	—	247	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
248	L & W	1042	1	Kiste	leer	42	248	Bremen	Hannoversche	
249	**M**	1	1	"	mit Emballage und Pfefferkuchen	17	249	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
250	M	200	1	"	Cigarren	80	250	Rheine	Westfälische	beschr. Bentheim.
251	M	431	2	Ballen	weisswollene Decken	17	251	Miltitz	Leipzig-Dresdner	
252	M	16780	1	Kiste	Nudeln	29	252	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
253	M L C	100	1	"	unbekannt	88	253	Herbesthal	Rheinische	
254	M M	6	1	—	Zahnrad	40	254	Köln, Gereon	"	
255	M M	1171/2	2	Kisten	leer	40	255	Bremen	Hannoversche	
256	M W M	—	1	Sack	Roggen	200	256	Berlin	Berlin-Anhaltische	
257	M U	1169	1	—	Wagendecke	—	257	München	Bayer. Ostbahnen	
258	**N**	65	1	Tonne	leer	52	258	Bremen	Hannoversche	
259	N P	413	1	Ballon	unbekannt	114	259	Gardelegen	Magdeb.-Halberst.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
260	O J / [illegible]	270 / 986	1	Kiste	gefüllt	—	460	260	Köln, Gereon	Rheinische	
261	O K	15673	1	,,	Korbwaaren	—	53	261	Münster	Westfälische	
262	O K	15673	1	,,	Farbewaaren	—	53	262	,,	,,	
263	**P**	1.2.3	3	—	Achsschenkel	—	64	263	Frankfurt a. M.	Main-Weserbahn	
264	P (weiss)	2	1	Bund	Draht	—	50	264	Flatow	Preuss. Ostbahn	
265	P	139/140	2	Ballen	Tabak	—	—	265	Königsberg	,,	
266	P C	1	1	Pack	Lumpen	—	90	266	Posen	Oberschlesische	
267	P G	1507	1	Kiste	Zwilllich	—	175	267	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
268	P G S	—	4	Körbe	leere Flaschen	—	—	268	Elberfeld	Berisch-gMärkische	
269	P H	301	1	Korb	Eisenwaaren	—	169	269	Rheine	Westfälische	bekl. Haspe-Dortm.
270	P S	3848	1	Kiste	unbekannt	—	89	270	Breslau	Oberschlesische	
271	**R**	—	1	Sack	Garn	—	36	271	München	Bayer. Ostbahnen	
272	R	4	1	Collo	Ofentheil	—	10	272	Arnsberg	Bergisch-Märkische	
273	R	13	1	Kiste	leer	—	76	273	Bremem	Hannoversche	
274	R	17	1	Fass	—	—	—	274	Dresden	Leipzig-Dresdner	
275	R	309	1	Ballen	Leder	—	88	275	Kreuz	Oberschlesische	
276	R	487/492	2	,,	Tabak	—	588	276	Dortrecht	Niederl. Staatsb.	
277	R B	6	1	Sack	Graupen	—	205	277	Bremen	Hannoversche	
278	R B	5301	1	Kiste	gefüllt	—	102	278	Mainz, Güter-Exped.	Hess Ludwigsb.	Frankf.-Lübeck bez.
279	R C	1	1	Fass	leer	—	30	279	Hersbruck	Bayer Ostbahnen	
280	R F	187	1	Ballen	Wollwaaren	—	24	280	Bingerbrück	Rheinische	
281	R K	124	1	Korb	Stroh	—	2	281	Bremen	Hannoversche	beklebt Wilhelmshaven-Bremen.
282	R P	201	1	Sack	Soda	—	52	282	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
283	R S	533	1	Kiste	Briefcouverts	—	164	283	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
284	R T	334	1	Fass	Oel	—	480	284	Kempten	Bayer. Staatsbahn	
285	**S**	—	1	—	Knieofenrohr	—	8	285	Münster	Köln-Mindener	
286	S	—	1	Rolle	Packleinen	—	20	286	Bremen	Hannoversche	
287	S	5	1	Kübel	Harz	—	12	287	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
288	S	7	1	Pack	Papier	—	40	288	Münster	Westfälische	
289	S	10	1	Kiste	unbekannt	—	204	289	Soest	,,	Seit 7. Decbr. 1873.
290	S	32	1	Korb	Eisenwaaren	—	150	290	Hagen	Bergisch-Märkische	
291	S	348	1	Ballen	Tapeten	—	185	291	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
292	S	361	1	Beutel	Pelzabfälle	—	6	292	Bremen	Hannoversche	
293	S	784	1	Fass	Sauerkraut	—	248	293	Trier	Rheinische	
294	S	1233	1	Kiste	Seife	—	32	294	Dortmund	Bergisch-Märkische	
295	S	2632	1	Sack	Mehl	—	123	295	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
296	S	8406	1	Kiste	Zucker	—	75	296	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
297	S B	—	1	—	Puffer	—	52	297	München	Bayer. Ostbahnen	
298	S & B	11261 c.	1	—	Ventil	—	215	298	Dortmund	Köln-Mindener	
299	S B	1620 b. / 1620 c.	1 / 1	Kiste / ,,	eiserne Maschinentheile		20 / 20	299	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
300	S & C ◇	1929	1	,,	Rosinen	—	62	300	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
301	S & C	3544	1	,,	künstliche Blumen	—	36	301	Oberhausen	,,	
302	S E	9281	1	,,	unbekannt	—	136	302	Köln, Gereon	Rheinische	
303	S G	155	1	Sack	Kälberhaare	—	23	303	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
304	**S J E**	**I**	**1**	**Fass**	**Schmalz**	—	**362**	**304**	**Münster**	**Westfälische**	**Seit 27. Octbr. 1873.**
305	S L A	719	1	Ballen	Waaren	—	69	305	Mainz, Güter-Exped.	Hess. Ludwigsb.	Berlin-Mainz bezettelt.
306	S M I	616	1	Kiste	—	—	432	306	Berlin	Berlin-Anhaltische	
307	S M	2796	2	Fass	Petroleum	—	682	307	Luxemburg	Reichsbahn	
308	S O C	1/2	2	Fässer	leer	—	90	308	Bremen	Hannoversche	
309	S P	5	1	Fass	,,	—	14	309	,,	,,	
310	St. N	6776	1	Kiste	Streichhölzer	—	35	310	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
311	S T S	754	1	Ballen	Hopfen	—	225	311	Dortmund	Bergisch-Märkische	
312	S W	—	1	—	Ofentheil	—	14	312	Grimmenthal	Werrabahn	
313	**T**	1/2	1	Tonne	Griesmehl	—	80	313	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
314	T	8	1	—	Schaukelstuhl	—	15	314	,,	,,	
315	T B & C	—	1	Pack	leere Säcke	—	60	315	Posen	Oberschlesische	
316	T C	79	1	Packt	Nägel	—	—	316	Dresden	Leipzig-Dresdner	
317	T F Bonn	2392	1	Fass	gusseiserne Schlosstheile		256	317	Mülheim	Köln-Mindener	
318	Th S C	201	1	,,	leer	—	75	318	Erfurt	Thüringische	
319	T K	—	2	Gebund	□ Eisen	—	160	319	Neustadt	Pfälzische	
320	R	60	1	Korb	Eisenwaaren	—	68	320	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
321	T S	1	1	Koffer	—	—	42	321	Dresden	Leipzig-Dresdner	
322	T S	21982/83	2	Kisten	—	—	—	322	,,	,,	
323	**U**	173/4	2	Pack	Tabak	—	302	323	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
324	U C	20894	1	Kiste	unbekannt	—	22	324	Magdeburg Unterw.	,,	
325	U P	—	1	,,	Rosinen	—	62	325	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
326	**V**	—	48	Stäbe	Eisen	—	2017	326	Wetter	Bergisch-Märkische	
327	V B	964	1	Korb	—	—	130	327	Altenhundem	,,	
328	V B	6703	1	,,	leere Flaschen	—	74	328	Bremen	Hannoversche	
329	V P B	218	1	Bund	Stahl	—	44	329	Braunschweig	Braunschweigische	
330	**W**	I/II	2	Pack	Säcke	—	94	330	Münster	Westfälische	
331	W	4	1	Sack	Lumpen	—	55	331	Dortmund	Bergisch-Märkische	
332	# W	5/7	1	Korb	Blechgefäss u. Stroh	—	34	332	Bremen	Hannoversche	
333	W	30	1	—	Ofenthür	—	2	333	Cassel	Main-Weser-Bahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
334	W	46	1	—	Ofentheil	—	5	334	Cassel	Main-Weser-Bahn	
335	W	65	1	—	Ofenplatte	—	15	335	Remscheid	Bergisch-Märkische	
336	W	764	1	Kiste	grobe eis. Waare	—	195	336	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
337	W	4516	1	Probekistch.	—	—	1	337	Cassel	Hannoversche	
338	W B	2	1	Korb	Packstroh	—	10	338	Bremen	„	
339	W B	135	1	Fass	leer	—	16	339	Gotha	Thüringische	
340	**W B C**	—	1	Ballen	Wollsäcke	—	—	340	Münster	Westfälische	Seit 1871.
341	W C	39	1	Kiste	4 Blechbüchsen	—	26	341	Bremen	Hannoversche	
342	W D	453	1	Pack	Papierabfälle	—	32	342	Emden	Westfälische	
343	W E	383	1	Ballen	unbekannt	—	38	343	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
344	W F	1907	1	Kiste	Eisenwaaren	—	64	344	Bremen	Hannoversche	
345	W H	12|5	4	Colli	Eisentheile	—	108	345	Gotha	Thüringische	
346	W S C	1142	1	Fass	Oel	—	850	346	Barmen	Bergisch-Märkische	bekl. Leipzig-Sebaldsbrück.
347	WL	747	1	Kiste	unbekannt	—	61	347	Bremerhaven	Hannoversche	
348	W K	—	1	Bürde	Stahl	—	—	348	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	Aus Wagen 6951, plombirt von Frankfurt.
349	W L	—	1	Sack	weisse Lumpen	—	65	349	Sebaldsbrück	Hannoversche	
350	W L	99/101	3	Bund	Rohr	—	150	350	Leipzig	Thüringische	
351	W M	410	1	Kübel	Butter	—	32	351	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
352	W O	114	1	Kiste	Cylinder	—	35	352	Hagen	Bergisch-Märkische	
353	W S	711	1	„	Corinthen	—	107	353	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
354	W W	1	1	Ballen	Hanf	—	58	354	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
355	W W	19269	1	Kiste	Fasstage	—	30	355	Nordhausen	Hannoversche	
356	**Z**	—	1	—	Fliegenfenster	—	2	356	Posen	Oberschlesische	
357	Z S B	1138	1	Fass	Eisenwaaren	—	272	357	Remscheid	Bergisch-Märkische	
					B. Colli mit Adressen:						
358	Adresse.	—	1	Sack	Kleie	—	102	358	Lennep	Bergisch-Märkische	
359	Gebrüder Beilhack Rosenheim	—	1	Kiste	Eisenwaaren	—	25	359	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
360	Belfort-Mülh.	3	1	Sack	Effecten	—	21	360	Luxemburg	Reichsbahn	
361	Berde-Lübeck.	—	1	Kiste	Glasscherben	—	72	361	Bremen	Hannoversche	
362	S. Blum.	—	10	Bund	leere Säcke	—	—	362	Passau	Bayer. Ostbahnen	
363	G. Boedecker, geb. v. Amensen geb. d. 29. Novbr. 1820 gest. d. 25. Mai 1873.	—	2	—	gusseiserne Grabsteinplatten		40	363	Bremen	Hannoversche	
364	Büttemann & Schindlerragen in Hannover.	—	1	Sack	leere Säcke	—	84	364	„	„	
365	Draeger Stettin.	—	1	Kiste	unbekannt	—	70	365	Stettin	Berlin-Stettiner	
366	Engelmann.	4	1	Koffer	„	—	45	366	Bonn	Rheinische	
367	Magnus Fischer.	1/2	2	Packt	Säcke	—	132	367	Dresden	Leipzig-Dresdner	
368	Friedberg.	4	1	Pack	Säcke	—	79	368	Schladern	Köln-Mindener	
369	H. Götz.	—	1	Beutel	anscheinend Wäsche	—	29	369	Stralsund	Berlin-Stettiner	
370	Halle.	528	1	Packt	Säcke	—	42	370	Dresden	Leipzig-Dresdner	Gepäckstück.
371	la Hanne.	6184	1	Sack	Buchweizenmehl	—	200	371	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
372	Henninger Erlangen.	—	1	Fass	leer	—	45	372	Harzburg	Braunschweigische	
373	Leinoel.	—	1	Tonne	„	—	14	373	Bremen	Hannoversche	
374	Lichtenfels do.	1265 127	2	Fass	„	—	70 70	374	Gotha	Thüringische	
375	G. Manegold.	—	1	Pack	Säcke	—	32	375	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
376	Gebr. Meyer.	4745	1	Weinfass	leer	—	38	376	Bremen	Hannoversche	
377	Meyer Verden.	9380	1	Sack	6 leere Säcke	—	12	377	„	„	
378	H. Netz J. Binsfeld.	50. 2 5. 8	4	Stück	Privatdecken	—	—	378	Düren	Rheinische	
379	Pape Braunschweig.	—	1	Kiste	leer	—	40	379	Bremen	Hannoversche	
380	Moritz Pinkas.	—	1	Sack	Farbholz	—	35	380	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
381	F. Reck Kornbranntwein.	—	1	Fass	leer	—	14	381	Bremen	Hannoversche	
382	A. Riebeck.	3799	1	Ballon	Solaröl	—	140	382	Grimmenthal	Werrabahn	
383	Rieffel.	—	1	Fass	leer	—	24	383	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
384	A. Ritter.	—	1	Korb	gefüllt	—	37	384	„	„	Offenbach-Edenkoben bez.
385	Roche & Kesselring Romanshorn.	—	1	Pack	leere Säcke	—	46	385	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
386	Dom, Rybienitz Driesen.	—	1	„	Säcke	—	94	386	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
387	Schray & Söhne Bruchsal.	—	1	Sack	leere Säcke	—	65	387	Nördlingen	Bayer. Staatsbahn	Recherchen in Bruchsal erfolglos.
388	SEEBOHM weisser Dieckstuhl.	—	1	Stange	Stahl	—	9	388	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
389	Tivoli.	—	1	Tonne	leer	—	—	389	Bromberg	Preuss. Ostbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
390	M. Töpfer, Culmbach Carl Petz.	90. 138, 141. 188, 579. 820	6	Fässer	leer —	1276	390	Bremen	Hannoversche	
391	Wagen-Verwaltung Utrecht.	—	1	—	Patentkette —	38	391	Rheine	"	beklebt Leipzig-Rheine.
392	F. Winkler Lohmühle zu Zschopau.	1866, 6970	1	Sack	Roggenmehl —	150	392	Zwickau	Sächs. Staatsbahn	
393	Fr. Andreas Wüstefeld auf Oelshausen Adresse: Gastwirth Brandt in Holzminden.	1797	1	Kiste	leer —	24	393	Bremen	Hannoversche	
					C. Colli mit Nummern sign.:					
394	blau	—	1	Bund	Eisen —	12	394	Coburg	Werrabahn	
395	—	I	1	Collo	Blechthüren —	8	395	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
396	roth	II	1	Stab	Eisen —	8	396	Salzungen	Werrabahn	
397	—	II	1	Stange	□Eisen —	200	397	Dortmund	Bergisch-Märkische	
398	grün	III	1	Stab	Flacheisen —	10	398	Sonneberg	Werrabahn	
399	—	3	1	Koffer	Gepäck —	30	399	Creuznach	Rhein-Nahe-Bahn	bez. Creuznach-Boppard.
400	—	66	1	Kübel	leer —	12	400	Berlin	Preuss. Ostbahn	
401	—	131, 132	30	—	Ofentheile —	274	401	Lugau	Sächs. Staatsbahn	Aus Wagen 2668 M N E entladen.
402	—	216	1	Kiste	Spiegelglas —	1500	402	Osnabrück	Köln-Mindener	
403	—	339	1	Bierfass	leer —	70	403	Gotha	Thüringische	
404	—	387	1	Kiste	leere Flaschen —	57	404	München	Bayer. Ostbahnen	
405	—	852. 871	2	—	gusseiserne Platten —	33	405	Bremen	Hannoversche	
406	—	968	4	Gebund	Gussstahl —	265	406	Mülheim	Köln-Mindener	
407	—	1217. 6191	2	Fass	Bier —	562	407	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
408	—	1520	1	Bierfass	leer —	65	408	Gotha	Thüringische	
409	—	2023	6	—	eiserne Platten —	1152	409	Dahlhausen	Bergisch-Märkische	
					D. Colli mit Figuren signirt:					
410	△	100	1	Ballen	Wurzeln —	83	410	Hamburg	Berlin-Hamburger	
411	△ B	1	1	Korb	leer —	14	411	Bremen	Hannoversche	beklebt Leipzig-Bremen.
412	△ B	3	1	"	" —	14	412	"	"	beklebt Leipzig-Bremen.
413	△ B	5	1	"	" —	18	413	"	"	beklebt Leipzig-Bremen.
414	△ B	280	1	"	Candis —	25	414	Solingen	Bergisch-Märkische	
415	△ BC	940	1	Kiste	gefüllt —	30	415	Bingerbrück	Rhein-Nahebahn	bez. Weimar-Metz.
416	△ D	45	1	Ballot	alte Kleidungsstücke —	1700	416	Reichenbach i. V.	Sächs. Staatsbahn	
417	△ G	7345	1	Sack	Saamen —	47	417	Berlin	Berlin-Stettiner	
418	△ GB	17552	1	Fässchen	Wichstöpfe —	21	418	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
419	△ GC	199	1	Fass	Blechlöffel —	103	419	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
420	△ JSC	1000	1	Kiste	Seife —	56	420	Dortmund	Köln-Mindener	
421	△ G / Z	1836	1	"	leer —	52	421	Bremen	Hannoversche	
422	△ H	2470	1	"	Rohtabak —	35	422	"	"	beklebt Wurzen-Leipzig, Leipzig-Bremen.
423	△ HS / D	1406, 204	1	Sack	Wachs —	177	423	Lingen	Westfälische	
424	△ j	57	1	Kiste	Zinngefässe —	64	424	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
425	△ S	102	1	"	unbekannt —	37	425	Rostock	Friedrich-Franz-B.	
426	△ S	1912	1	Mehlsack	11 kl. Beutel. 1 Tönnchen	20	426	Bremen	Hannoversche	
427	△ 3	412	1	Pack	anscheinend Tabak —	35	427	Arnsberg	Bergisch-Märkische	
428	△	220	1	Kiste	gefüllt —	249	428	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
429	△ 0	41	1	"	leer —	36	429	Bremen	Hannoversche	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Signatur. Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
430	O	7419	1	Sack	Rohtabak	—	116	430	Bremen	Hannoversche	
431	H	1796	1	Kiste	leer	—	20	431	„	„	
432	HR	8325	1	„	—	—	73	432	Dresden	Leipzig-Dresdner	
433	R	2357	1	„	leer	—	32	433	„	„	
434	W	8	1	Packet	Strohpappe	—	33	434	Eisenach	Thüringische	
435	P	252	1	Collo	Maschinentheil	—	100	435	Hamburg	Berlin-Hamburger	
436	St G	{ 729 979 }	2	Kisten	unbekannt	—	102	436	Uelzen	Magdeb.-Halberst.	
437	C	443	1	Pack	blaues Papier	—	107	437	Bremen	Hannoversche	{ bekl. Hannover-Bremen.
438	NB	3130	1	Fass	leer	—	212	438	Magdeburg-Cbhf.	Berlin-Potsd.-Magd.	
439	W J	1622	1	Sack	leere Säcke	—	12	439	Bremen	Hannoversche	
440	W B	412	1	Fass	leer	—	57	440	„	„	
441	J L	4599	1	„	„	—	104	441	Gotha	Thüringische	
442	B S	{ 3425 3426 }	2	Fässer	Wein	—	260	442	Chemnitz	Sächs. Staatsbahn	
443	C F	—	1	—	Schraubenschlüssel	—	—	443	Magdeburg F.	Magdeb.-Halberst.	
444	E T	6580	1	Ballen	Waaren	—	110	444	Mainz, Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	Culmbach-Neuss
445	S K	3537	1	Kiste	unbekannt	—	87	445	Stettin	Berlin-Stettiner	
446	3/3½ D	—	1	Fass	Farin	—	377	446	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
447	O C H	3792/5	4	Kisten	eiserne Nägel	—	146	447	Soest	Westfälische	
448	G W B	75	1	Fass	—	—	54	448	Dresden	Leipzig-Dresdner	
449	rother Strich	—	1	Bund	Bandeisen	—	—	449	„	„	
450	grüner Strich	—	1	Stab	Flacheisen	—	—	450	Leisnig	„	
					E. Colli ohne Signatur:						
451	—	—	1	Ballen	Asphalt	—	50	451	Deutz	Köln-Mindener	
452	—	—	1	„	Hosenstoffe	—	44	452	Gelsenkirchen	„	
453	—	—	9	„	Lumpen	—	1122	453	Stettin	Berlin-Stettiner	
454	—	—	1	„	Packleinen	—	78	454	Landau	Pfälzische	
455	—	—	1	„	leer	—	17	455	München	Bayer. Ostbahnen	bekl. Darmstadt
456	—	—	3	Stück	tannene Bretter	—	134	456	Neuzelle	Niederschles.-Märk.	
457	—	—	11	„	Bretter	—	—	457	Rauscha	„	17,85 m à 7 m lang
458	—	—	17	„	Bretter	—	—	458	Finkenheerd	„	
459	—	—	25	„	Bretter	—	—	459	Sommerfeld	„	{ 17 Stück à 6,40 lfd. m 2 „ à 5,85 „ 6 „ à 4,75 „
460	—	—	2	Bund	Gurte	—	38	460	Berlin	Berlin-Anhaltische	
461	—	—	1	—	Wagendecke	—	—	461	Nordhausen	Halle Casseler	
462	—	—	1	Fass	leer	—	14	462	Bremen	Hannoversche	
463	—	—	1	„	„	—	16	463	„	„	
464	—	—	1	„	„	—	57	464	München	Bayer. Ostbahnen	
465	—	—	1	„	„	—	78	465	Berlin	Berlin-Anhaltische	
466	—	—	1	„	Dinte	—	300	466	Hagen	Bergisch-Märkische	
467	—	—	1	„	Petroleum	—	504	467	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
468	—	—	1	„	ein Sack	—	30	468	München	Bayer. Ostbahnen	
469	—	—	1	Tonne	leer	—	60	469	Bremen	Hannoversche	
470	—	—	1	—	neues Waschfass	—	—	470	Braunschweig	Braunschweigische	
471	—	—	1	—	rohe Haut	—	—	471	Neustadt	Thüringische	
472	—	—	1	Kistchen	leer	—	$1^1/_2$	472	Nördlingen	Bayer. Staatsbahn	
473	—	—	1	Kiste	„	—	18	473	Bremen	Hannoversche	
474	—	—	1	{ Kiste ohne Deckel }	—	—	62	474	„	„	
475	—	—	1	Kiste	leer	—	86	475	„	„	
476	—	—	1	„	Effecten	—	340	476	Leipzig	Leipzig-Dresdner	
477	—	—	1	„	Essenzen	—	23	477	München	Bayer. Ostbahnen	
478	—	—	1	„	leere Flaschen	—	32	478	Bremen	Hannoversche	
479	—	—	1	„	Kleider und Wäsche	—	16	479	Hohenst.-Ernstthal	Sächs. Staatsb	
480	—	—	1	„	Nudeln	—	20	480	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
481	—	—	1	Pack	Blechdeckel	—	—	481	Bamberg	Bayer. Staatsbahn	
482	—	—	2 {	kleine Blech-dosen	} anschein. Wagenfett	—	7	482	G.-Exp. Bargteheide	Lübeck-Hamburger*	* im Wagen Nr. 127 (Schleswig) von Uetersen kommend überzählig vorgefunden.

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur. — Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
483	—	—	3	—	Blechhäfen —	—	483	Bamberg	Bayer. Staatsbahn	
484	—	—	1	Tonne	Drahtstifte u. Leim —	263	484	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
485	—	—	1	Pack	Eisendraht —	23	485	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
486	—	—	1	Ring	feiner Eisendraht —	60	486	Bremen	Hannoversche	
487	—	—	1	„	Eisendraht —	75	487	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
488	—	—	1	Pack	Holzdraht —	58	488	München	Bayer. Ostbahnen	
489	—	—	1	Bund	Stahldraht —	46	489	Grimmenthal	Werrabahn	
490	—	—	1	Ring	Eisen $3^1/_2$' hoch —	70	490	Mülheim	Köln-Mindener	
491	—	—	1	—	Theil von einer eisernen Bettstelle	20	491	Saargemünd	Reichsbahn	
492	—	—	1	Pack	eiserne Häfen —	16	492	München	Bayer. Ostbahnen	
493	—	—	1	—	eiserner Krahnen —	—	493	Bamberg	Bayer. Staatsbahn	
494	—	—	2	—	Eisenlager —	—	494	Dresden	Leipzig-Dresdner	
495	—	—	5	—	eiserne Laschen —	61	495	Bremen	Hannoversche	
496	—	—	1	Bund	eiserne Ofentheile —	17	496	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
497	—	—	1	—	Eisenplatte 1 cm. stark, 30 cm. breit, 1 m. lang	105	497	Höxter	Westfälische	
			1	—	— —	107				
			1	—	Grubenschiene —	10				
498	—	—	1	Bund	Rundeisen —	87	498	Langenberg	Bergisch-Märkische	
499	—	—	1	„	Rundeisen —	110	499	Cassel	Halle-Casseler	
500	—	—	5	Colli	eiserne Schmiedeformen	306	500	Bremen	Hannoversche	
501	—	—	1	—	eiserner Roststab —	—	501	Rosswein	Leipzig-Dresdner	
502	—	—	7	—	Eisenstäbe —	—	502	Gernrode	Halle-Cassel	
503	—	—	8	Stange	Eisen —	—	503	Ludwigslust	Berlin-Hamburger	
			2	Bund	Eisenblech —	—				
504	—	—	1	—	rundeiserne Stange —	273	504	Crefeld	Bergisch-Märkische	
505	—	—	1	Parthie	Eisenstangen —	4000	505	Dahlhausen	„	
506	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	36	506	Crefeld	„	
507	—	—	1	—	eiserne Welle —	—	507	Dresden	Leipzig-Dresdner E.	
508	—	—	1	Bund	Messing-Sprungfedern —	6	508	Bremen	Hannoversche	
509	—	—	5	Rollen	Messing-Sprungfedern —	82	509	„	„	
510	—	—	1	—	Bremsschuh —	34	500	„	„	
511	—	—	1	Korb	Feilen —	268	511	Milspe	Bergisch-Märkische	
512	—	—	1	—	Bindekette, 18' lang —	—	512	Elm	Frankfurt-Bebraer	
513	—	—	1	—	Viehketten —	$6^1/_2$	513	Kirchen	Köln-Mindener	
514	—	—	1	—	Kohlenpfanne —	2	514	Coburg	Werrabahn	
515	—	—	1	—	Kuppelstange 15' lang —	—	515	Paderborn	Westfälische	Dieselbe ist seit einem Jahre überzählig und wird wahrscheinlich der Oesterr. Staatsb. angeh
516	—	—	1	—	Kuppelstange 24' lang —	—	516	Eitorf	Köln-Mindener	
517	—	—	1	—	Maschinentheil (Achse)	17	517	Aschaffenburg, Güter-Expedition	Hessische Ludwigsb.	
518	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	340	518	Braunschweig	Braunschweigische	
519	—	—	1	—	Schwungrad —	150	519	Bremen	Hannoversche	
520	—	—	1	Pack	Sprungfedern —	6	520	Emmerich	Köln-Mindener	
521	—	—	2	—	Wagenachsen —	—	521	Enschedé	Niederl. Staatsb.	
522	—	—	1	Bürde	Federstahl —	34	522	Meiningen	Werra-Bahn	
523	—	—	1	„	Stahl —	75	523	Gevelsberg	Bergisch-Märkische	
524	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	—	524	Leisnig	Leipzig-Dresdner	
525	—	—	1	schw. Lederkoffer	— —	25	525	Leipzig	„	Gepäck-Schein 135.
526	—	—	1	Koffer	alte Kleider —	27	526	Elberfeld, St.	Bergisch-Märkische	
527	—	—	1	schwarzer Holzkoffer	Kleider —	73	527	München	Bayer. Ostbahnen	
528	—	—	1	Koffer	unbekannt —	121	528	Schwerin	Friedrich-Franz-B.	ein grosser schwarzer Koffer mit grauem Leinenüberzug.
529	—	—	2	—	Ballonkörbe, leer —	10	529	Gotha	Thüringische	
530	—	—	1	Korb	27 Haarbesen —	26	530	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
531	—	—	1	„	Candis —	25	531	Solingen	Bergisch-Märkische	
532	—	—	1	„	1 Beutel Erbsen —	54	532	Bremen	Hannoversche	
533	—	—	1	„	leere Flaschen —	29	533	„	„	
534	—	—	1	„	1 leere Kiste —	32	534	„	„	beklebt Hamburg-Geestemünde.
535	—	—	1	Satz	Spahnkörbe —	—	535	Berlin	Berlin-Anhaltische	
536	—	—	1	Korb	leer —	16	536	Bremen	Hannoversche	
537	—	—	2	Körbe	„ —	22	537	Gaualgesheim Güter-Expedition	Hess. Ludwigs-Bahn	
538	—	—	1	Collo	2 leere Körbe —	32	538	Bremen	Hannoversche	
539	—	—	6	Stück	Ofentheile —	—	539	Grossenhain	Leipzig-Dresdner	
540	—	—	1	Pack	— —	19	540	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
541	—	—	1	„	Abfälle —	200	541	München	Bayer. Ostbahnen	
542	—	—	1	„	leere Säcke —	64	542	Bremen	Hannoversche	
543	—	—	1	„	Säcke —	78	543	Crefeld	Bergisch-Märkische	
544	—	—	1	„	Stockfische —	94	544	Elberfeld	„	
545	—	—	5	„	Säcke —	260	545	Leer	Westfälische	Ein Sack ist „Stroband" gez.
546	—	—	1	Parthie	altes Tauwerk —	114	546	Bremen	Hannoversche	
547	—	—	1	—	eichene Pfoste —	—	547	Pirna	Sächs. Staatsbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
548	—	—	1	—	Riemenscheibe —	22	548	Unna	Bergisch-Märkische	
549	—	—	1	Sack	Buchweizen —	132	549	Stettin	Berlin-Stettiner	
550	—	—	1	,,	Getreide —	—	550	Dortrecht	Niederl. Staatsbahn	
551	—	—	1	,,	Hafer —	150	551	Stettin	Berlin-Stettiner	
552	—	—	1	,,	Leim —	30	552	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
553	—	—	1	,,	Lumpen —	46	553	Braunschweig	Braunschweigische	
554	—	—	1	,,	Säcke —	22	554	Arnsberg	Bergisch-Märkische	
555	—	—	1	,,	Spunde —	79	555	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
556	—	—	2	Säcke	Zwiebel —	190	556	Herborn	,,	
557	—	—	5	,,	Mehl —	10_{05}	557	München	Bayer. Ostbahnen	
558	—	—	2	—	Polsterstühle —	24	558	Bremen	Hannov. Staatsbahn	
559	—	—	2	Stück	Rohrstühle —	—	559	Pristewitz	Leipzig-Dresdener	
560	—	—	12	,,	Stühle —	108	560	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	Von Loss in Bebra an Loss in Gemünden rest. gestelltes Gut. Abs. u. Empfänger unbekannt.
561	—	—	1	—	Schubkarrn Werkzeuge	105	561	Gemünden	Frankfurt-Bebraer	
562	—	—	8	—	Stricke —	—	562	Giessen	Köln-Mindener	

II. Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen.

1	**A**	—	1	Stück	Pflugeisen —	11	1	Stockerau	Oesterr. Nordwestb.	
2	A C	96/5	1	Ballen	unbekannt —	62	2	Wien	,,	
3	A J	6557	1	,,	,, —	29	3	Wisozan	,,	
4	A K	—	1	Kiste	Bilder —	67	4	Prag	Oesterr. Staatsb.	
5	A R G	126	1	Fass	unbekannt —	226	5	Szegedin	,,	
6	A T S	1662	1	Kiste	,, —	22	6	Olmütz	Kaiser Ferd -Nordb.	Versiegelt H.J.Blau in Spánthó.
7	**B**	11	1	,,	,, —	12	7	Mezökövest	Ungar. Staatsb.	
8	B B	—	3	Fass	leer —	180	8	Prag	Oesterreich. Staatsb.	
9	B E B	—	1	Stück	blecherne Feuerlöscheimer	5	9	Raudnitz	,,	
10	B H	3026	1	Kiste	unbekannt —	93	10	Reichenberg	Süd-Nordd. Verb.	
11	C J-C	1405	1	,,	Effecten —	55	11	Linz ?	Kaiserin Elisabethb.	
12	C T A	111	1	Ballen	Papier —	174	12	Pest	Ungar. Staatsb.	
13	**D**	3	1	Pack	Säcke —	39	13	Brünn	Oesterr. Staatsbahn	
14	D	78	1	Tonne	Häringe —	276	14	Krakau	Kaiser Ferd.-Nordb.	
15	D B	908	1	Ballen	Bücher —	124	15	Linz	Kaiserin Elisabethb	
16	**E** P A B	—	8	Fass	leer —	320	16	Prag	Oesterr. Staatsb.	
17	**F**	—	2	Stück	Brunnenbüchsen —	15	17	Pardubitz	,,	
18	F	1/11	11	Ballen	leere Säcke —	580	18	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
19	F	163	1	Kiste	unbekannt —	95	19	Raudnitz	Oesterreich. Staatsb.	
20	F F	—	10	Stück	Winkeleisen —	280	20	Prag	,,	
21	F M	62	1	Pack	alte Fassböden —	42	21	Wien	,,	
22	F M C	4505	1	Fass	leer —	8	22	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
23	**G**	—	1	Sack	getrocknete Zwetschken	136	23	Pardubitz	Süd-Nordd. Verb.	
24	G C A	2384 18	1 1	Collo Collo	Theerdecke — Leine —	90 2	24	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
25	G F S	852	1	Fass	unbekannt —	523	25	Freiheit	Oesterr. Nordwestb.	
26	G G	41	1	,,	leer —	40	26	Prag	Oesterr. Staatsbahn	
27	G P	5605	1	,,	unbekannt —	375	27	Raab	,,	
28	**H**	1	1	Kiste	,, —	72	28	Krakau	Kaiser Ferd. Nordb.	
29	H B	1	1	Ballen	Säcke —	40	29	Pest	Ungar. Staatsb.	
30	H C	6108	1	Kiste	unbekannt —	184	30	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
31	H G oder 9	507/511	5	Fass	,, —	3248	31	Königgrätz	Südnordd. Vrbdgsb.	
32	H P C	3505	1	Kiste	,, —	—	32	Miskolcz	Ungar. Staatsb.	
33	**J**	—	20	Stück	Tragfedern —	2777	33	Zellerndorf	Oesterr. Nordwestb.	
34	J C	174	1	Kiste	unbekannt —	54	34	Szegedin	Oesterr. Staatsb.	
35	J F	1842	1	,,	,, —	146	35	Wien	Kaiser Ferd. Nordb.	
36	J F	1950	1	Ballen	Papier —	184	36	Weisskirchen	,,	
37	J K	104	1	Kiste	unbekannt —	223	37	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
38	JM	22	1	Fass	Löffel —	180	38	Kolin	Oesterreich. Staatsb.	
39	J N	246	1	Kiste	unbekannt —	49	39	Perbete	,,	
40	**K**	325	1	Ballen	Papier —	130	40	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
41	K S	6	1	Sack	Reis —	216	41	Ostromer	,,	
42	**L** A	diverse	3	Kisten	Zündhölzchen —	1066	42	Dolhasca	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
43	L P	1	1	Kiste	unbekannt —	75	43	Wien	Kaiser Ferd.-Nordb.	
44	L S & G	5854	1	Ballot	,, —	24	44	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	
45	L W	45	1	Kiste	Stiefel —	17	45	Wien	Kaiser Ferd. Nordb.	
46	**M**	163	1	Fass	Petroleum —	324	46	T. Szt. Márton	Ungar. Staatsb.	
47	M V M	549/52	2	Kisten	unbekannt —	151	47	D. Brod	Oesterr. Nordwestb.	
48	**N**	172	1	Kiste	,, —	45	48	Pest	Ungar. Staatsb.	bez. Iglo-Raab
49	N E S S	1	1	Collo	Eisen —	70	49	Linz ?	Kaiserin Elisabdthb.	
50	N P	3202	1	Kiste	Spiegel —	82	50	Chropin	Kaiser Ferd. Nordb.	
51	N P F	10901	1	Ballen	Papier —	112	51	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E Rumän. Linien	
52	**O** T C P	1543	1	Kiste	unbekannt —	157	52	Pressburg	Oesterr. Staatsb.	
53	**P**	—	1	Fassl	Gurken —	23	53	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
54	P	3	1	Ballen	leere Säcke —	50	54	Königgrätz	Süd-Nordd. Verb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
55	P H	124	1	Kiste	Chocolade —	53	55	Altsohl	Ungar. Staatsbahn	Pressburg-Altsohl [bez.
56	P P	964	1	"	unbekannt —	106	56	Neustadt	Oesterr. Südbahn	
57	P R	70	1	Collo	Radlkette —	50	57	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
58	**R**	66	1	Kiste	Unschlitt —	44	58	Michelob	Buschtêhrader	
59	R	91	1	"	Stärke —	48	59	Rohatetz	Kaiser Ferd.-Nordb.	
60	R E	2	1	Stück	Divan-Gestell —	80	60	Olmütz	"	
61	R F P	230	1	Kiste	Zündhölzer —	380	61	Liebenau	Süd-Nordd. Verbdgb.	
62	R J	4649	1	Ballen	unbekannt —	378	62	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
63	R R	476	1	Kiste	34 Stück Sägen —	185	63	Altsohl	Ungar. Staatsbahn	bez. Fülek-Breslau.
64	R S	45	1	Ballen	unbekannt —	55	64	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
65	**S**	20	1	Kiste	" —	176	65	Reichenberg	Südnordd. Vrbdgsb	
66	S B	1105	1	Stück	Plache —	—	66	Brünn	Oesterr. Staatsb.	
67	S E	—	30	"	Rupfenleinen —	240	67	Neuhäusel	"	
68	S E	—	25	"	Leinen —	450	68	"	"	
69	S P	4	1	Kiste	unbekannt —	30	69	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linie	
70	S W	—	1	Ballen	Wäsche —	17	70	Prag	Oesterr. Staatsb.	
71	**T**	102	1	"	ungeschlissene Federn —	63	71	"	Böhm. Westbahn	
72	T B	—	1	Pack	Säcke —	45	72	Raab	Oesterr. Staatsb.	
73	$	77	1	Kiste	unbekannt —	57	73	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
74	**V** R C	5430	1	"	" —	27	74	Müglitz	Oesterr. Staatsb.	
75	V W	7382	1	Fass	leer —	74	75	Troppau	Kaiser Ferd -Nordb.	
76	**W**	15	1	Kiste	" —	32	76	Prag	Oesterr. Staatsb.	
77	W A T	1782	1	"	unbekannt —	7	77	Hohenstadt	"	
78	W L	693	1	"	Manufacturwaaren —	128	78	Freudenthal	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 26/2. 74.
79	W O	460	1	Bund	Keile —	63	79	Szolnok	Ungar. Staatsbahn	Szeged.
80	W T	—	10	Stück	Frachtachsen —	351	80	Hohenmauth	Oesterr. Staatsb.	
81	Diverse	—	1	Fass	leer —	63	81	T. szt. Márton	Ungar. Staatsbahn	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
82	Adresse.	94	1	Kiste	unbekannt —	73	82	Neusohl Beszterszehánge	Ungar. Staatsbahn	Potsner János Postdienst-Praktikant in Pressburg.
83	Arnstein.	—	1	Sack	Rapskuchen —	98	83	Prag	Böhm. Westbahn	
84	„Bücher."	—	1	Kiste	Bücher —	62	84	Leoben	Kronpr. Rudolfbahn	
85	A. Dreher.	—	2	Fass	leer —	70	85	Michelob	Buschtêhrader	
86	Dreher.	—	2	"	à 1 Eimer, leer —	70	86	"	"	
87	Ebenfurter Dampfmühle.	295	1	Sack	Mehl 5 Pfd. —	170	87	Asszonpfa	Ungar. Westbahn	
88	Hanspach.	—	2	Fass	leer —	80	88	Prag	Oesterr. Staatsb.	
89	Hess. Ludwigsb.	221	1	Stück	Theerdecke —	90	89	Rokycan	Böhm. Westbahn	
90	Kladrau.	4829 5508	2 2	" "	leere Fässer, 1 E. — leere Packfässer —	82 112	90	Taus	"	
91	M. B. Kohn.	—	1	Ball	Säcke —	31	91	Prag	Oesterr. Staatsbahn	
92	Pass.	6	2	Pack	Körbe —	150	92	Amstetten	Kronpr. Rudolfbahn	
93	Prager Maschinen-Actien-Fabrik.	—	—	—	Blechbüchsen mit Charniere und beweglichen eisernen Armen	—	93	Carlsbad	Buschtêhrader	
94	Sapl.	—	1	Fass	leer, alt —	40	94	Graz	Ungar. Westbahn	
95	Franz Skodny.	—	1	Collo	Sessel —	10	95	Romau	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
96	Steiner.	—	1	Pack	Säcke —	23	96	Gr. Neusiedl	Oesterr. Staatsb.	
97	Wagner Károly	54	1	Kiste	unbekannt —	80	97	Pest	Ungar. Staatsbahn	bez. Legenye-Mihálj-Pest.
					C. Colli mit Nummern:					
98	—	0/1	1	Sack	Mehl —	165	98	Chodau	Buschtêhrader	
99	—	10	1	Fass	unbekannt —	265	99	Pest	Ungar. Staatsbahn	bez. Miskolcz-Pest.
100	—	20	1	Pack	Säbel und Regenschirme	3	100	Sternberg	Kaiser Ferd -Nordb.	
101	—	21/22	1	Fass	leer —	350	101	Bucecea	Lemb.-Cz. Jassy E. Rumän. Linien	
102	—	94	1	Stück	brauner Holzkoffer —	70	102	Klagenfurt	Kronpr. Rudolfbahn	
103	—	522 523	1 2	Ballen	Säcke —	46 59	103	Ruttek	Ungar. Staatsbahn	bez. Pest. Sp. B. Poprad.
104	—	5966	1	Fass	Bier —	160	104	Olmütz	Oesterr Staatsb.	
105	—	3181-3514 * s. Anmerk.	49	Ballen	Tabak —	—	105	Rotterdam	Kais. Elisabethbahn	
106	—	12049	1	Fass	leer —	40	106	Ruttek	Ungar. Staatsbahn	
					D. Colli mit Figuren:					
107		455/457	3	Ballen	Kaffee —	515	107	Prag	Oesterr. Staatsbahn	
108		2729	1	Ballen	Papier —	42	108	Rokycan	Böhm. Westbahn	

* 3281 — 3286. 3289. 3291. 3303. 3312. 3322. 3326. 3420. 3442. 3446. 3448. 3449. 3450. 3460. 3468. 3470. 3472. 3473. 3475. 3478. 3480. 3485. 3494. 3506. 3583. 3506. 3508. 3510. 3514.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
109		2032	1	Ballen	Hornabfälle —	57	109	Furth	Böhm. Westbahn	
110		9326	1	Kiste	unbekannt —	319	110	Horn	Oesterr. Nordwestb.	
					E. Colli ohne Signatur:					
111	—	—	1	Ballen	1 Schachtel Cigarren, 3 paar Schuhe, Polster, und diverse Wäsche mit Zeichen R. N.	38	111	Erlau-Eger	Ungarische Staatsb.	
112	—	—	1	„	mit Werg gefüllte Polster	36	112	Ujszász	„	
113	—	—	1	„	Feldsaamen —	100	113	Brünn	Oesterr. Staatsb.	
114	—	—	1	„	leere Säcke —	20	114	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
115	—	—	2	„	leere Säcke —	65	115	Pest	Ungarische Staatsb.	
116	—	—	1	Bund	Schaufel —	9	116	Wildenschwert	Oesterr. Staatsb.	
117	—	—	1	Fass	leer —	18	117	Fiume	Ungar. Staatsb.	
118	—	—	2	Fassl	unbekannt —	13	118	Marchegg	Oesterr. Staatsbahn	
119	—	—	2	Fässer	leer —	91 20	119	Rann	Oesterr. Südbahn	
120	—	—	2	Fass	„ —	218	120	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
121	—	—	1	Collo	Holzhacke —	$3^1/_2$	121	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
122	—	—	2	Stück	Holzschaufel —	4	122	Veszprém	Ungar. Westbahn	
			2	$^1/_2$ Eim.Fassl	— —	26				
123	—	—	1	Kiste	unbekannt —	11	123	Müglitz	Oesterr. Staatsb.	
124	—	—	1	„	unbekannt —	31	124	Bubna	„	
125	—	—	1	„	leer —	82	125	Steinamanger	Oesterr. Südbahn	
126	—	—	1	„	Kleider —	265	126	Köbölkút	Oesterreich. Staatsb.	
127	—	—	1	Kistchen	Schlemmkr. (Chamottzieg.)	10	127	Eger	Buschtêhrader	
128	—	—	1	Kiste	Wagenfett —	53	128	Fiume	Ungar. Staatsb.	
129	—	—	1	„	Blech —	187	129	Pilsen	Kaiser Fr.-Josef-B.	
130	—	—	8	Stück	Emailgesch. (Balkenbleche)	30	130	Eger	Buschtêhrader	
131	—	—	1	Bund	Drath —	50	131	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
132	—	—	3	Stück	Eisentheile —	680	132	Michelob	Buschtêhrader	
133	—	—	1	Bund	Bandeisen —	27	133	Freiheit	Oesterr. Nordwestb.	
134	—	—	2	Stück	Flacheisen 6‴ stark 2″ breit	50	134	Eger	Buschtêhrader	
135	—	—	6	„	Gussrohr —	105	135	Bubna	„	
136	—	—	12	„	alte Reifeisen —	23	136	Tabor	Kaiser Fr.-Josef-B.	
137	—	—	1	Kiste	Feilen —	202	137	Friedek	Kaiser Ferd.-Nordb	
138	—	—	2	Stück	Flanchenrohre —	170	138	Tabor	Kaiser Fr.-Josef-B.	
139	—	—	1	„	Gasrohr —	8	139	Laun	Prag-Duxer	
140	—	—	62	„	Leitschienen —	—	140	Bubna	Buschtêhrader	
141	—	—	1	„	Stockschiene —	490	141	Rokycan	Böhm. Westbahn	
142	—	—	1	Collo	Sparherd —	68	142	Tabor	Kaiser Fr.-Josef-B.	bez. Prag-Tabor.
133	—	—	1	Kübel	Mais —	14	143	Körmand	Ungar. Westbahn	
144	—	—	1	Pack	Papier —	3	144	Prag	Oesterreich. Staatsb.	
145	—	—	2	„	Säcke —	84	145	Pest	„	
146	—	—	4	„	Säcke —	154	146	Wien	„	
147	—	—	11	„	Säcke —	245	147	Skalitz-Berkowitz	„	
148	—	—	1	Sack	Korn —	170	148	Brüsau	„	
149	—	—	1	„	Korn —	195	149	Pest	„	
150	—	—	1	„	Nüsse —	370	150	Suczava	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
151	—	—	1	„	Vallonna —	133	151	Cilli	Oesterr. Südbahn	
152	—	—	1	„	Halbweizen u. Kukurutz	130	152	Brüsau	Oesterreich. Staatsb.	
153	—	—	1	„	Weizen —	170	153	Freiheit	Oesterr. Nordwestb.	
154	—	—	1	„	Wicken —	100	154	Kralup	Oesterreich. Staatsb.	
155	—	—	2	„	Korn —	328	155	Domstadl	Mähr.-Schles. C.-B.	Seit 25. Febr. 1874.
156	—	—	2	„	Malz —	202	156	Prag	Oesterr. Staatsb.	
157	—	—	2	„	gelbe Rüben —	127	157	Wien	„	
158	—	—	4	„	Hafer —	1040	158	Suczava	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
159	—	—	5	„	Mohn —	355	159	Tornocz	Oesterr. Staatsbahn.	
160	—	—	55	„	Gerste —	8592	160	Olmütz	„	

Nachtrag.

Eingegangen am 9. d. M. nach Beginn des Satzes.

Colli mit Buchstaben signirt:

1	A P	610	1	Fass	leer —	56	1	Hauptdepot	Badische	
2	A P	613	1	„	„ —	56	2	„	„	
3	A R	—	1	Verschlag	— —	20	3	„	„	
4	B	—	1	Riester	— —	5	4	Roth a/See	Württembergische	
5	B	1/3	3	Fass	leer —	272	5	Hauptdepot	Badische	
6	B	124	1	Kiste	„ —	40	6	Ravensburg	Württembergische	
7	B	624	1	Fass	„ —	59	7	Würzburg	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur.		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
8	B H	96	1	Fass	Petroleum —	310	8	Constanz	Badische	
9	B J H	12	1	„	leer —	22	9	Hauptdepot	„	
10	B J H	21/161	1	„	—	26	10	„	„	
11	B S	—	1	Kiste	Flaschen —	56	11	Hausach	„	
12	C B	1	1	„	leer —	18	12	Hauptdepot	„	
13	C B	486	1	„	„ —	48	13	„	„	
14	C C	—	1	„	„ —	32	14	„	„	
15	Ch J	384	1	„	„ —	68	15	„	„	
16	C K	7550	1	Sack	Reis —	190	16	Carlsruhe	„	
17	C N	9549	1	Kiste	leer —	49	17	Ravensburg	Württembergische	
18	C R	9349	1	Kistchen	Farin —	25	18	Carlsruhe	Badische	
19	C V	1419	1	Kiste	unbekannt —	40	19	Hauptdepot	„	
20	D K J & D B	—	1	Fässchen	leer —	16	20	„	„	
21	E	21430	1	Kiste	Glas —	60	21	Constanz	„	
22	E F C	10581	1	—	Stuhlgestell —	15	22	Mühlacker	„	
23	E K	550	1	Bund	Eisenguss —	82	23	Bühl	„	
24	F J	964	1	Kiste	Fensterglas —	214	24	Kehl	„	
25	F J C	1327	1	Fässchen	leer —	28	25	Ulm	Württembergische	Eilgut
26	F N	1	1	Fass	„ —	32	26	Hauptdepot	Badische	
27	G A	641	1	Ballot	Tabak —	166	27	Mannheim	„	
28	G B	3/4	2	Verschläge	leer —	58	28	Hauptdepot	„	
29	G B	832	1	Kiste	Eisenwaaren —	46	29	Kehl	„	
30	G G	1719	1	„	unbekannt —	100	30	Hauptdepot	„	
31	G R	149	1	Fass	leer —	60	31	„	„	
32	G S	12/13	1	Packet	Effecten —	14	32	„	„	
33	G V	4192	1	Kiste	Glasscherben —	70	33	„	„	
34	H B	2	1	„	alte Bürsten —	10	34	Kehl	„	
35	H G	—	2	—	eiserne Dachfenster —	38	35	Mannheim	„	
36	H S	5135	1	Kiste	Eisenwaaren —	165	36	„	„	
37	H W	543	1	„	Drahtstifte —	130	37	Hauptdepot	„	
38	J	105	1	Fass	leer —	16	38	„	„	
39	J A	1500	1	Kiste	Wein —	84	39	Mannheim	„	
40	J E	1	1	Koffer	Kleider —	50	40	Kehl	„	
41	J F R	2004/5	2	Fässer	leer —	74	41	Hauptdepot	„	
42	J G L	97	4	Gebund	Siebsargen —	98	42	Kehl	„	
43	J J	1328	1	Kiste	leer —	54	43	Hauptdepot	„	
44	J L O H P K M	59/7093	1	Fässchen	„ —	44	44	„	„	
45	J O	1	1	Korbflasche	„ —	18	45	„	„	
46	K	—	1	Fass	„ —	34	46	Mannheim	„	
47	K D	—	1	„	„ —	24	47	„	„	
48	K G	2413/27	10	Kisten	Nudeln —	300	48	Hauptdepot	„	
49	L	67	1	Fass	leer —	62	49	„	„	
50	L B	752	1	Kübel	Wagenfett —	14	50	Steinsfurth	„	
51	L O	—	1	Sack	leere Säcke —	102	51	Niederbiegen	Württembergische	
52	L R	3	1	„	Hadern —	60	52	Hechingen	„	
53	L W	29	1	Kiste	leer —	24	53	Hauptdepot	Badische	
54	L W	1827	1	„	5 Schweissdecken und 1 Packet Schnallen	—	54	„	„	
55	M	13	1	„	Uhrenräder —	142	55	Villingen	Württembergische	
56	M	799 787/789	3	Bündel	Nessel —	130	56	Kehl	Badische	
57	M F	4059	1	Kistchen	Zwetschgen —	34	57	Carlsruhe	„	
58	M K	—	1	Sack	Säcke —	18	58	Constanz	„	
59	M N S	—	1	Fass	leer —	66	59	Hauptdepot	„	
60	M S	37	1	„	„ —	190	60	Mühlacker	„	
61	N & B	10/2	2	Körbe	leere Krüge —	23	61	Gutach	„	
62	N N	—	1	—	Ofentheil u. 2 Ringe —	30	62	Mannheim	„	
63	N R	61	1	Fässchen	leer —	23	63	Pfullendorf	„	
64	O D	83	1	Sack	Bettzeug —	48	64	Radolfzell	„	
65	O S	1265	1	„	Kleien —	104	65	Constanz	„	
66	P	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	29	66	Hauptdepot	„	
67	P J W	210	1	Fass	leer —	210	67	„	„	
68	R B	2012	1	„	„ —	66	68	„	„	
69	S	100	1	Kübel	Fett —	103	69	Carlsruhe	„	
70	S	1012	1	Säckchen	Guano —	95	70	Mannheim	„	
71	S & C	2287	1	Kiste	leer —	14	71	Hauptdepot	„	
72	S L	1813	1	Fass	„ —	14	72	„	„	
73	St K	40	1	Kiste	„ —	23	73	„	„	
74	St O	6544	1	„	„ —	14	74	Hausach	„	
75	T	663	1	Stübich	„ —	54	75	Hauptdepot	„	
76	T	—	2	—	Bestandth. z. 1 Windm. —	36	76	„	„	
77	U & C	4363	1	Kiste	leer —	76	77	„	„	
78	W	736	1	„	unbekannt —	24	78	„	„	
79	W W	3197	1	Ballen	Wollwaaren —	64	79	Hausach	„	
					B. Colli mit Adressen signirt:					
80	Louis Dreifuss Zürich	174	1	Sack	Kleien —	60	80	Constanz	Badische	
81	Friedmann	2393	1	Fass	Branntwein —	106	81	Allmendingen	Württembergische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
82	Insbruck-Kufstein.	185	1	—	Bettstelle —	41	82	Carlsruhe	Badische	
83	München.	1813	1	Bund	Säcke —	40	83	Hausach	„	
84	M. Roller.	1065	1	Fass	leer —	204	84	Mühlacker	„	
					C. Colli mit Nummern sign.:					
85	—	1	1	Korbflasche	leer —	14	85	Hauptdepot	Badische	
86	—	31	1	Kiste	Eisenwaaren —	36	86	„	„	
87	—	35	1	—	Privatdecke —	90	87	Mannheim	„	
88	—	110	1	Fass	leer —	70	88	Hauptdepot	„	
89	—	846	1	Kiste	Bindfadenkapseln —	18	89	„	„	
90	—	1143	1	Fässchen	leer —	23	90	Pfullendorf	„	
					D. Colli mit Figuren und Colli ohne Signaturen:					
91	△S	—	1	Kiste	Torf —	320	91	Hauptdepot	Badische	
92	—	—	2	Ballen	rohe Baumwolle —	864	92	Kehl	„	
93	—	—	3	„	Baumwollabfälle —	441	93	„	„	
94	—	—	2	—	Lattirbäume —	—	94	Nördlingen	Württembergische	
95	—	—	1	—	Bettrost —	40	95	Kehl	Badische	
96	—	—	1	Korbflasche	leer —	22	96	Hauptdepot	„	
97	—	—	1	Kiste	„ —	32	97	„	„	
98	—	—	1	„	„ —	34	98	„	„	
99	—	—	1	Korb	„ —	10	99	„	„	
100	—	—	1	Kübel	Pech —	50	100	Mannheim	„	
101	—	—	1	Pack	Mennig —	26	101	Hausach	„	
102	—	—	4	Packete	Fensterbeschläge u. Bohrer	6	102	Bietigheim	Württembergische	
103	—	—	1	—	Pflug —	105	103	Mannheim	Badische	
104	—	—	13	Säcke	Malzkeime —	1120	104	Uhingen	Württembergische	
105	—	—	1	Stange	Stahl —	15	105	Carlsruhe	Badische	
106	—	—	1	Stübich	leer —	18	106	Hauptdepot	„	
107	—	—	2	Stübiche	„ —	34	107	„	„	
108	—	—	2	„	„ —	52	108	„	„	

Officielle und Privat-Anzeigen.

Bebra-Friedländer Eisenbahn.

I. Bau-Abtheilung.

Die Lieferung von 1500 Tonnen Portland-Cement soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden und ist hierzu Termin auf:

Dienstag den 24. März cr., Vormittags 11 Uhr,

auf hiesigem Abtheilungsbüreau anberaumt, bis zu welchem Offerten mit der Bezeichnung:

„Submission auf Lieferung von Portland-Cement“

an den Unterzeichneten einzureichen sind. Später eingehende Offerten finden keine Berücksichtigung.

Die Lieferungsbedingungen liegen hierselbst zur Einsicht aus, auch können Submissionsformulare von mir bezogen werden.

Witzenhausen, am 4. März 1874.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Kirsten.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung von

1) 8 Stück Güterzug-Locomotiven mit Tendern und einem Satz Reservestücke,
2) 6 Stück Schnellzug-Locomotiven mit Tendern und einem Satz Reservestücke,
3) 3 Stück Tenderlocomotiven

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen können gegen Einsendung von 1 Thlr. von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten in dem Geschäftszimmer des Unterzeichneten ist auf

Sonnabend, den 21. März 1874, Vormittags 10 Uhr,

anberaumt.

Die Offerten sind bis zu dem festgesetzten Termine versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

an den Unterzeichneten einzusenden.

Cassel, den 5. März 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
Büte.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die auf diesseitigem Bahnhof hierselbst lagernden abgängigen Materialien, namentlich 27 Stück eiserne Achsen mit Rädern und Radreifen aus Feinkorneisen, Schienen, Schienenenden, Schmiedeeisen, Gusseisen, Drehspähne, Radreifen sollen meistbietend verkauft werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf alte Materialien“

bis zu dem auf

Dienstag, den 24. März 1874, Vormittags 11½ Uhr,

auf hiesigem Bahnhof, Verwaltungsgebäude, Zimmer 55, anberaumten Termine einzureichen.

Bedingungen und Offertenformulare können im vorbezeichneten Bureau eingesehen, auch daselbst unentgeldlich bezogen werden.

Breslau, den 7. März 1874.

Der Ober-Maschinenmeister.
A. Blauel.

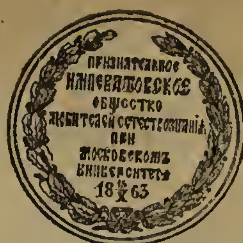

Grosse goldene Medaille.


London 1862.





Erster Preis.


Moskau 1872.



Erste goldene Medaille
unter allen Nationen
Paris 1867.




Ehrenmitglied der Académie nationale
in Paris.





Erster Preis Chemnitz 1867.




Wien 1873.



Erster Preis.



Die Chemnitzer
Werkzeugmaschinen-Fabrik
(vorm. Joh. Zimmermann)
zu
Chemnitz
empfiehlt sich zur Lieferung von
Werkzeug-Maschinen und Holzbearbeitungs-Maschinen
in bekannter Qualität.


Ritterkreuz der Ehrenlegion.


Ritterkreuz des Albrechtsordens





Daecke & Co. in Heidelberg,
Wagen-Lack- und Firniss-Fabrik
empfehlen als Specialitäten ihre
Ueberzugslacke und **Schleiflacke**, sowie **Trockenfirnisse (Siccatif)** für Waggons und Locomotiven
unter Garantie der grössten Dauerhaftigkeit.
Die besten Empfehlungen wie Proben stehen zu Diensten.

Freunde
des Engl. oder Franz., welche diese, jed. gebildeten Deutschen unentbehrl. Sprachen durch eigenes Studium, ohne Lehrer, erlernen od. sich darin vervollkommnen wollen, finden in d. Unterrichtsbriefen nach der Methode **Toussaint - Langenscheidt** hierzu das **sicherste, billigste und bequemste Mittel.** — Eine Einsicht in den ½ Mark kostenden Probebrief [Marken!] dieses ehrenvoll anerkannten, bereits in 22 Aufl. erschienenen u. fast von allen Kulturvölkern adoptirten Unterrichtsmittels wird jed. Selbstprüfenden darthun, d. hier nicht zu viel versprochen worden. Zu adr.: **G. Langenscheid's Verlagsbuchhdlg., Berlin SW.,** Möckern-Strasse 133.

S. H. Cohn
Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt
Specialität in Farben zum Anstrich für Eisenbahnwagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 7. Jahrgang 1874. Leipzig, am 1. April 1874.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. März gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **$7^1/_2$ Sgr.** zu beziehen.



Für das laufende Semester können bei noch weiter eingehenden Abonnements die früher erschienenen Nummern nur insoweit nachgeliefert werden, als der Vorrath reicht.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen. A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	eisernes Kreuzchen	—	6	1	Bebra	Bergisch-Märkische	
2	A	8	1	Kübel	leer	—	—	2	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
3	A	487	1	Korb	„	—	49	3	Stolp	Berlin-Stettiner	
		488	1	Kiste	„	—					
4	A	4073	1	Kübel	„	—	—	4	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
5	A A	1	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	349	5	Bromberg	„	
6	A A	400	1	Kübel	leer	—	—	6	Kreuz	„	
7	A A	2065	1	Bund	Baudeisen	—	43	7	Oderberg	Oberschlesische	
8	A B & C	—	8	Sack	Malz	—	1344	8	Duisburg	Köln-Mindener	
9	AD	660	1	Kiste	leere Flaschen	—	133	9	Bremen	Hannoversche	
10	A G	24	1	Ballen	Säcke	—	25	10	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
11	A H	209	1	Collo	Tischbretter	—	30	11	Bochum	Bergisch-Märkische	
12	AH	20672	1	Korb	Tabak	—	42	12	„	„	
13	A H Z	2747	1	Bürde	Stahl	—	100	13	Bremen	Köln-Mindener	
14	A K	1	1	Ballen	Papier	—	31	14	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
15	A K	47	1	Steinölfass	leer	—	67	15	Burg	Berl.-Potsd.-Magdb.	
16	A L	3082	1	Stange	Stahl	—	45	16	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
17	A P	610	1	Fass	leer	—	56	17	Hauptdepot	Badische	
18	A P	613	1	„	„	—	56	18	„	„	
19	A P F	2680	1	Kiste	Feilen	—	125	19	Remscheid	Bergisch-Märkische	
20	A R	—	1	Verschlag	leer	—	20	20	Hauptdepot	Badische	
21	AR	2653	1	Lattenverschl.	Cylinder	—	78	21	Bochum	Bergisch-Märkische	
22	A S	8	1	Kiste	Seidewaaren	—	130	22	Frankfurt, Westbhf.	Hess. Ludwigsbahn	
23	A S	16	1	Pack	Pflanzen	—	108	23	Viersen	Bergisch-Märkische	
24	A W	I	1	Fass	wollene Decken	—	385	24	Deutz	„	
25	**B**	—	1	Korb	Eisenwaaren	—	71	25	Essen	„	
26	B	—	1	Bund	Gusseisen	—	38	26	Holzminden	Braunschweigische	
27	B	—	1	„	Gusseisen	—	38	27	„	Westfälische	
28	B	—	50	Stück	Häute	—	2250	28	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
29	B	1/3	3	Fass	leer	—	272	29	Hauptdepot	Badische	
30	B	6	1	Kiste	—	—	38	30	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
31	B	300	1	Stab	Eisen	—	26	31	Giessen	Köln-Mindener	
32	B	624	1	Fass	leer	—	59	32	Würzburg	Badische	
33	B	1138	1	Ballen	Rupfen	—	98	33	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
34	B	4478	1	Kiste	Zündholz	—	48	34	„	„	
35	B B	6406	1	Fass	unbekannt	—	96	35	Stettin	Berlin-Stettiner	
36	B C	9848	1	Kiste	unbekannt	—	114	36	Mülhausen	Reichsbahn	
37	B F	885A.	1	„	Blechgeschirr	—	68	37	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
38	B H	50	1	„	—	—	60	38	Warlubien	Preuss. Ostbahn	
39	B J H	12	1	Fass	leer	—	22	39	Hauptdepot	Badische	
40	B J H	21.161	1	„	„	—	26	40	„	„	
41	B M	1	1	—	Handlaterne	—	—	41	Kreiensen	Braunschweigische	
42	B N	1152	1	Bund	Stahl	—	57	42	Lichtenfels	Werrabahn	
43	B S	—	1	Kiste	Flaschen	—	56	43	Hausach	Badische	
44	B & S	—	$^1/_4$	Ohm	Branntwein	—	85	44	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
45	B S	5504	1	Fass	Cichorie	—	140	45	Hamm	Westfälische	
46	B & St.	—	1	Axt	—	—	4	46	Warburg	Bergisch-Märkische	
			1	Gabel	—	—	2				
47	**C**	—	1	Bund	Eisen	—	102	47	Constanz	Badische	
48	C	7968	1	Ballen	Feldsamen	—	91	48	Thorn	Preuss. Ostbahn	
49	C B	1	1	Kiste	leer	—	18	49	Hauptdepot	Badische	
50	C B	3	1	„	unbekannt	—	116	50	Lutterbach	Reichsbahn	
51	C B	486	1	„	leer	—	48	51	Hauptdepot	Badische	
52	C B	491	1	Korb	Eisenwaaren	—	49	52	Oschersleben	Braunschweigische	
53	C B	9842	1	Ballen	Papier	—	77	53	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
54	C C	—	1	Kiste	leer	—	32	54	Hauptdepot	Badische	
55	C H	363	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	20	55	Teterow	Friedrich-Franz-B.	
56	Ch J	384	1	Kiste	leer	—	68	56	Hauptdepot	Badische	
57	C K	—	9	Fass	„	—	390	57	München	Bayer. Staatsbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
58	C K	289	1	Korb	Eisenwaaren —	50	58	Duisburg	Bergisch-Märkische	bez. Duisburg.
59	C L	4669	1	Anker	Wein —	103	59	Barm.-Rittershausen	"	
60	C N L	6155	1	Kiste	Cigarren —	36	60	Dortmund	"	
61	C P	28	1	Pack	unbekannt —	32	61	Eilg.-Exp.-Stettin	Berlin-Stettiner	
62	C P S	3594	1	Kiste	gefüllt —	270	62	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	bekl. Weissenburg.
63	C R G	541	1	Korb	Griffel —	64	63	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
64	C S	444	1	Ballen	unbekannt —	90	64	Altenbeken	Westfälische	bekl. Giessen-Schwerte.
65	C S	2002	1	"	Leder —	37	65	Frankfurt a. M.	Main-Weserb.	
66	C S S	9298	1	Packt	Papier —	67	66	Höxter	Westfälische	bekl. Düren-Höxter.
67	C T	356	1	Fass	Oel —	372	67	Heidelberg	Badische	
68	C V	1419	1	Kiste	unbekannt —	40	68	Hauptdepot	"	
69	C W D	—	1	Pack	leere Säcke —	104	69	Rostock	Friedrich-Franz-B.	
70	D	—	8	Colli	Eisentheile —	116	70	Warburg	Westfälische	
71	D	5	1	Pack	Strohpapier —	45	71	Bielefeld	Köln-Mindener	
72	D	16	1	Ballen	Manufacturwaaren —	93	72	Korschen	Preuss. Ostbahn	
73	D	889	1	Pack	Papier —	400	73	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	bez. Aachen M.
74	D	1360	1	Kiste	leer —	24	74	Ulm	Württembergische	
75	D C	241	1	Ballen	Hopfen —	183	75	Braunschweig	Braunschweigische	
76	D J	30927	1	"	unbekannt —	113	76	Vienenburg	"	bekl. Harburg-Wien
77	D K J u. D B	—	1	Fässchen	leer —	16	77	Hauptdepot	Badische	bez. Anvers Borg
78	D L F	1	1	Bällchen	Wollwaaren ? —	88	78	Barm.-Rittershausen	Bergisch-Märkische	Vienne u. Aachen T
79	D M J 2 A	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	170	79	Hagen	"	— Rittershausen.
80	D W	10632/33	2	Ballen	Stopfen —	44	80	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	bekl. Salzungen-Bingen
81	ET	—	1	—	gusseiserner Kochtopf —	15	81	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
82	E	2162	1	Kiste	Glas ? —	52	82	Steele	Bergisch-Märkische	
83	F B	260	1	Kübel	leer —	—	83	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
84	E D C	2243	1	Ballot	unbekannt —	60	84	Rottweil	Württembergische	
85	E G	—	1	Stück	Stahl —	8	85	Forbach	Reichsbahn	
86	E K	550	1	Bund	Eisenguss —	82	86	Bühl	Badische	
87	E M	1892	1	Paquet	Kurzwaaren —	7	87	Cöln Eilgut	Rheinische	
88	E M	10601	1	Fass	Petroleum —	303	88	Bochum	Bergisch-Märkische	
89	E M G	—	1	"	Essig —	242	89	Luxemburg	Reichsbahn	
90	E S	292	1	Kiste	unbekannt —	240	90	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
91	E W	68	1	Fass	Branntwein —	84	91	Hörde	"	bez. Mülheim a. Rh.
92	E W	191/92	2	Kisten	Speck —	900	92	M. Gladbach	"	Gladbach.
93	E W	4669	1	Kiste	Zuckerwaaren —	60	93	Bochum	"	
94	E Z	101	1	"	leer —	19	94	Geislingen	Württembergische	bz. Berlin-Strassburg
95	F	—	1	—	Ofenfuss —	$1^3/_4$	95	Meiningen	Meiningische	
96	F	92	1	Rolle	Gurte —	3	96	Schoenlanke	Preuss. Ostbahn	
97	F A	7480	1	Fass	unbekannt —	150	97	Crefeld	Rheinische	
98	F A L	4169	1	"	unbekannt —	105	98	Stargard	Berlin-Stettiner	
99	F A O	6810	1	Kiste	unbekannt —	140	99	Ludwigshafen	Pfälzische	
100	F B	49	1	"	Wein —	224	100	Giessen	Köln-Mindener	
101	F D	4301	1	—	Zackenradz.e.Kettenpumpe	25	101	Messkirch	Badische	
102	F F	377	1	Ballen	unbekannt —	120	102	Bromberg	Preuss. Ostbahn	bekl. Rüsselheim-
103	F F	1086/87	2	Fässer	Cichorien —	236	103	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	Saarbrücken.
104	F H	776	1	Kiste	gefüllt —	258	104	Leipzig	Thüringische	
105	F H	845	1	Korb	Eisenwaaren —	46	105	Essen	Bergisch-Märkische	
106	F J	964	1	Kiste	Fensterglas —	214	106	Hauptdepot	Badische	
107	F J	1422	1	Fass	Spulen —	218	107	Crefeld	Bergisch-Märkische	
108	F K	—	1	—	eiserne Stange —	29	108	Bremen	Hannoversche	bekl. Sterkrade-Aachen.
109	F K Greifswald.	—	1	Kiste	leer —	2	109	Pasewalk	Berlin-Stettiner	
110	F M	—	2	Säcke	leer —	4	110	Mergentheim	Württembergische	
111	F M	1003	1	Fass	leer —	89	111	Stargard	Berlin-Stettiner	
112	F N	1	1	"	leer —	32	112	Hauptdepot	Badische	
113	F P	175	1	Kistl	Nudeln —	31	113	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
114	F R	4	1	Kiste	— —	55	114	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
115	F R	213/214	2	Ballen	Rippen —	451 418	115	Berlin	Berlin-Anhaltische	
116	F R	1636	1	Fass	Farberde —	318	116	Frankfurt a. M.	Main-Weser-B.	
117	F S B	—	1	Sack	Erbsen —	200	117	Bochum	Bergisch-Märkische	
118	F S C	79	1	Ballen	— —	106	118	Bromberg	Preussische Ostbahn	
119	F T	3838	1	Kiste	unbekannt —	404	119	Kattowitz	Oberschlesische	
120	F W W	981	1	Ballen	unbekannt —	52	120	Oschersleben	Braunschweigische	
121	G	—	1	Tafel	Messingblech —	34	121	Berlin	Berlin-Stettiner	
122	G	271	1	—	Leine —	—	122	Deutz	Köln-Mindener	
123	G	300	1	Ballen	Manufacturwaaren —	55	123	Münster	"	
124	G	804	1	Pack	Springfedern —	88	124	Crefeld	Bergisch-Märkische	
125	G	6567 6569	1 1	Korb "	1 zerbr. Petroleumkruke 1 Kruke Petroleum —	18 40	125	Wolfenbüttel	Braunschweigische	bez. Wolfenbütte via Könnern.
126	G A	361	1	Sack	Buchweizenmehl —	200	126	Oberhagen	Bergisch-Märkische	bez. Hagen.
127	G A	641	1	Ballot	Tabak —	166	127	Mannheim	Badische	
128	G A C I	75	1	Ballen	Baumwolle —	393	128	Nieder-Wöllstadt	Main-Weser-Bahn	
129	G B	3/4	2	Verschläge	leer	58	129	Hauptdepot	Badische	
130	G B	374	4	—	Stangen Eisen —	30	130	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
131	G B	832	1	Kiste	Eisenwaaren —	46	131	Hauptdepot	Badische	
132	G B	918	1	"	unbekannt —	300	132	Kempen	Rheinische	
133	G B S 8 S	—	1	Bündel	Säcke —	56	133	Wittighausen	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
134	G C	634	1	Ballen	unbekannt	—	35	134	Maximiliansau	Pfälzische	
135	G D	—	1 9 6 6 1	Bund Pfannen Ringhäfen Deckel Collo	Eisen	—	132	135	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
136	G F	845	1	Kiste	unbekannt	—	204	136	München	Bayer. Ostbahnen	
137	G F M	562	1	Ballen	unbekannt	—	155	137	Cleve.	Rheinische	
138	G G	633	1	„	Gurte	—	61	138	Gotha	Thüringische	
139	G G	1719	1	Kiste	unbekannt	—	100	139	Hauptdepot	Badische	
140	G H	43	1	Pack	—	—	42	140	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
141	G J	1446/50	5	Fass	anscheinend Harzöl	—	1599	141	Oderberg	Oberschlesische	
142	G L Leipzig	768	1	Kiste	Kurzwaaren	—	95	142	Magdeburg	Berlin-Potsd.-Magd.	
143	G L	1926	1	„	unbekannt	—	76	143	Ottensen	Altona-Kieler	beklebt Chemnitz-Hamburg, überzählig seit Januar.
144	G L	8532	1	Ballen	Tuchwaaren	—	82	144	Kempen	Rheinische	
145	G L C	233	1	Kiste	unbekannt	—	362	145	Kattowitz	Oberschlesische	
146	G M	456	1	„	—	—	300	146	Ruhrort	Bergisch-Märkische	bez. Landshut-Ruhrort
147	G M	719	1	„	Stahlwaaren	—	—	147	Hagen Empf.	„	
148	G M	1220	1	Bund	Stahl	—	100	148	Markranstedt	Thüringische	
149	G R	149	1	Fass	leer	—	60	149	Hauptdepot	Badische	
150	G R	407	1	Kiste	Dynamit	—	10	150	Messkirch	„	
151	G R	12823	1	Fass	leer	—	—	151	Luxemburg	Reichsbahn	
152	G S	12/13	1	Pack	Effecten	—	14	152	Hauptdepot	Badische	
153	G T	7	1	Ballen	unbekannt	—	257	153	Berlin	Berlin-Stettiner	
154	G T K	715	1	Fass	leer	—	120	154	Hasselt	Niederl. Staatsbahn	
155	G V	4192	1	Kiste	Glasscherben	—	70	155	Hauptdepot	Badische	
156	G Z	103	1	Ballen	unbekannt	—	124	156	Wesserling	Reichsbahn	
157	**H**	—	1	„	Lederabfälle	—	179	157	Köln, Gereon	Rheinische	
158	H	5	1	Sack	Betten	—	—	158	Braunschweig	Braunschweigische	
159	H	6	1	„	Leim	—	63	159	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
160	H	492	1	Kiste	Eisenwaaren	—	120	160	Giessen	Köln-Mindener	
161	H	1756	1	„	gefüllt	—	58	161	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
162	H A G	920	1	„	Krollhaare	—	14	162	Scherfede	Bergisch-Märkische	
163	H B	2	1	„	alte Bürsten	—	10	163	Hauptdepot	Badische	
164	H B K	279/2996	1	Kistl	Bücher und Bilder	—	228	164	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
165	H C	244	1	Sack	Schwefelblüthe	—	220	165	Stargard	Berlin-Stettiner	
166	H D	1/2	2	Säcke	Erbsen und Käse	—	142	166	Münster	Westfälische	
167	H E K	19	1	Kiste	leer	—	10	167	München	Bayer. Ostbahnen	
168	H F	77	1	„	Salzkisten	—	9	168	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
169	H G	5963	1	Korb	7 Schachteln Haaröl	—	17	169	Bochum	Bergisch-Märkische	
170	HH	—	1	—	Kochmaschinenplatte	—	51	170	Warburg	„	
171	H H	122	1	Ballot	Leder	—	166	171	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
172	H H	310	1	Ballen	wollenes Garn	—	51	172	Dülmen	Köln-Mindener	
173	H H	6117	1	Kiste	unbekannt	—	183	173	Breslau	Oberschlesische	
174	H J	11	1	Essigfass	leer	—	78	174	Cassel	Main-Weser-Bahn	
175	H K	144	1	Kiste	„	—	85	175	Ulm	Württembergische	
176	H K	635/6	2	Ballen	Getreide	—	200	176	Utrecht	Niederl. Staatsb.	
177	H L L J K R L	3 13 14 1	1	—	Decke	—	—	177	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
178	H S	277	1	Ballen	Hopfen	—	190	178	Sterkrade	Köln-Mindener	
179	H U	150	1	Sack	—	—	197	179	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
180	H W	16	1	Collo	Spurzapfenlager (Gusseisen)	—	22	180	Ludwigshafen	Pfälzische	
181	H W	543	1	Kiste	Drahtstifte	—	130	181	Hauptdepot	Badische	
182	**J**	—	1	Collo	2 St. Messingschalen	—	2	182	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
183	J	105	1	Fass	leer	—	16	183	Hauptdepot	Badische	
184	J	7600	1	Kiste	unbekannt	—	58	184	Beutersitz	Halle-Sorau-Guben	
185	JP	1134	1	Ballen	Papier	—	60	185	Remagen	Rheinische	
186	J C	1960	1	Kiste	leer	—	53	186	Berlin	Berlin-Stettiner	
187	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	—	21	187	Passau	Bayer. Ostbahnen	
188	J E	1	1	Koffer	Kleider	—	50	188	Hauptdepot	Badische	
189	J E	240	1	Kiste	unbekannt	—	62	189	Sachsenhausen	Frankfurt-Bebraer	
190	J E R	4930	1	„	leer	—	26	190	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
191	J F R	2004/5	2	Fässer	„	—	74	191	Hauptdepot	Badische	
192	J G L	97	4	Gebinde	Siebsargen	—	98	192	„	„	
193	I H	1	1	Ballen	Tuche und Bettzeug	—	73	193	Schneidemühl	Preuss. Ostbahn	
194	H	5	1	Sack	Felle	—	58	194	Hannover	Hannoversche	beklebt Emden-Hannover
195	J H	3670	1	Kiste	unbekannt	—	224	195	Batilly	Reichsbahn	
196	J J	1328	1	„	leer	—	54	196	Hauptdepot	Badische	
197	J J	8948	1	„	—	—	44	197	Güter-Exp. Lübeck	Lübeck-Büchener	am 5. März a s Wagen 4102
198	J K	—	1	Sack	Werg	—	22	198	München	Bayer. Ostbahnen	
199	J K	3319	1	Kiste	Hüte	—	86	199	Berlin	Preuss. Ostbahn	
200	J K	5854	1	Fass	Wein	—	188	200	Ulm	Württembergische	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
201	JLOHP	59/7093	1	Fässchen	leer	—	44	201	Hauptdepot	Badische	
202	J M	395	1	Fass	„	—	80	202	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
203	J N	[illegible]	1	Kiste	—	—	21	203	Warlubien	Preuss. Ostbahn	
204	J N	1815	1	Kiste	Stearin-Lichte	—	126	204	Schoenlanke	„	
205	J O	1	1	Korbflasche	leer	—	18	205	Hauptdepot	Badische	
206	J P J	1/2	2	Sack	Leinsaamen	—	406	206	M.-Gladbach	Bergisch-Märkische	
207	J R	11697	1	Ballon	Glycerin	—	152	207	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
208	J V B	24	1	Fass	leer	—	60	208	Hasselt	Niederländ. Staatsb.	
209	J W Jos. Winkens in Leutersdorf	III	1	„	„	—	56	209	Deutz	Köln-Mindener	
210	J W	666	1	Kiste	unbekannt	—	177	210	Altenbeken	Westfälische	
211	K	—	1	Collo	Deckel	—	15	211	Dortmund	Bergisch-Märkische	
212	K	1/3	2 1	— —	eiserne Ringe eiserne Platte	— —	60	212	Duisburg	„	
213	K	—	2	Stück	Hohleisen	—	92	213	Villingen	Badische	
214	K	—	1	Stange	Stabeisen	—	19	214	Cassel	Main-Weser-Bahn	
215	K	—	2/8	Tönnchen	Seife	—	55	215	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
216	K	2	1	Blechkanne	Oel	—	24	216	Cassel	Main-Weser-Bahn	
217	K	20	1	Kiste	leere Kruken	—	86	217	Berlin	Berlin-Anhaltische	
218	K	92	1	Pack	eis. Schaufeln	—	67	218	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	
219	K	2310	1	Ballot	Wollwaaren	—	56	219	Furth a/W.	Bayer. Ostbahnen	
220	K B	386	1	Korb	Eisenwaaren	—	45	220	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	bez. Oberhagen-Herdecke
221	K G	2413/27	10	Kisten	Nudeln	—	300	221	Hauptdepot	Badische	
222	K I	5	1	Ballen	unbekannt	—	104	222	Crefeld	Rheinische	
223	K S	2	1	—	runde Eisenplatte	—	5	223	Ingolstadt	Berlin-Stettiner	
224	K V	391	1	Korb	Eisenwaaren	—	—	224	Deutz	Bergisch-Märkische	
225	K W	—	1	Bund	Kupferdrath	—	50	225	Berlin	Berlin-Stettiner	
226	K W L	54 15	1	Packet	leere Säcke	—	73	226	Eisenach	Thüringische	
227	L	1	1	—	Stein	—	237	227	Berlin	Berlin-Anhaltische	
228	L	67	1	Fass	leer	—	62	228	Hauptdepot	Badische	
229	L A	4 6	1 1	Kiste „	unbekannt „	— —	146 90	229	Berlin	Berlin-Stettiner	
230	L B	525	1	„	„	—	63	230	Oschersleben	Braunschweigische	
231	L B	752	1	Kübel	Wagenfett	—	14	231	Steinsfurth	Badische	
232	L H	1	1	Sack	gefüllt	—	102	232	Eisenach	Thüringische	
233	L K	2	1	Collo in Leinewand	Manufacturwaaren	—	49	233	Kempen	Breslau-Warschauer Pr. Abtheil.	
234	L M	818	1	Kiste	unbekannt	—	128	234	Ludwigshafen	Pfälzische	
235	L M	5004	1	Ballen	Leder	—	90	235	Neh. Hüsten	Bergisch-Märkische	
236	L S	336	1	Ballot	unbekannt	—	29	236	Mannheim	Badische	
237	L W	29	1	Kiste	leer	—	24	237	Hauptdepot	„	
238	L W	1827	1	„	5 Schweissdecken und 1 Packet Schnallen	—	—	238	„	„	
239	L W S	143	1	„	unbekannt	—	343	239	M.-Gladbach	Bergisch-Märkische	
240	M	—	1	„	2 eiserne Kohlenkasten	—	90	240	Braunschweig	Braunschweigische	
241	M	22	1	Pack	8 Sägen	—	10	241	Barmen	Bergisch-Märkische	
242	M	164	1	Kiste	Fournier	—	950	242	Giessen	Köln-Mindener	
243	M	774/5	2	Kisten	gefüllt	—	300 338	243	Leipzig	Thüringische	
244	M A R	885	1	Kiste	—	—	13	244	Berlin	Berlin-Anhaltische	
245	M B	797	1	Fass	unbekannt	—	63	245	Vienenburg	Braunschweigische	bekl. Hannover-Vienenburg.
246	M B S	—	3	„	Petroleum	—	—	246	Rastenburg	Ostpreuss. Südbahn	
247	M & C	224	1	Ballen	unbekannt	—	65	247	Ludwigshafen	Pfälzische	
248	M C	12481 12482	2	Kisten	„	—	240	248	Stettin	Berlin-Stettiner	
249	ME	406	1	Kiste	Nudeln	—	30	249	Bochum	Bergisch-Märkische	
250	M H	18	1	Ballot	Laugengarn	—	18	250	Deutz	Köln-Mindener	
251	M K	6598	1	Kiste	unbekannt	—	260	251	Cöln, Gereon	Rheinische	
252	M L B	2413	1	Blechflasche	leer	—	24	252	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
253	M N	280	1	Kiste	unbekannt	—	49	253	Oschersleben	Braunschweigische	
254	M N S	—	1	Fass	leer	—	66	254	Hauptdepot	Badische	
255	MR	3	2	Körbe	„	—	20	255	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
256	M S	37	1	Fass	„	—	190	256	Mühlacker	Badische	
257	M S	2368	1	Ballen	—	—	309	257	Wittenberg	Magdeb.-Halberst.	
258	M T	13	1	Kiste	leer	—	107	258	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
259	M U	1169	1	—	Wagendecke	—	—	259	München	Bayer. Ostbahnen	
260	M W	5073	1	Kiste	unbekannt	—	38	260	Markranstedt	Thüringische	
261	N & B	10/2	2	Körbe	leere Krüge	—	24	261	Gutach	Badische	
262	N H T	2850	1	Fass	Wein	—	98	262	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
263	N S	374	1	Korb	Lack	—	38	263	Bochum	„	
264	N W	—	1	Sack	alte Taue	—	76	264	Oberhausen	Köln-Mindener	
265	O E	27	1	Kiste	Eichgeräthschaften	—	15	265	Messkirch	Badische	
266	O K	15673	1	„	Farbewaaren	—	53	266	Münster	Westfälische	
267	O K C	1085	1	Fass	leer	—	280	267	Utrecht	Niederländ. Staatsb.	
268	O N	13	1	Kiste	—	—	72	268	Dt. Eylau	Preuss. Ostbahn	
269	O Z	139	1	Fass	Petroleum	—	318	269	Bochum	Bergisch-Märkische	
270	P	—	1	Kiste	Eisenwaaren	—	29	270	Hauptdepot	Badische	
271	P B	54	1	„	leer	—	16	271	Leipzig	Thüringische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
272	P H	50	1	Sack	leere Säcke	—	154	272	Bremem	Hannoversche	am 10 März aus Wagen 2345 B. H. bekl Plauen-Hamburg.
273	P H	584	1	Kiste	—	—	50	273	Güter-Exp. Lübeck	Lübeck-Büchener	
274	P H	11748	1	Korb	Tabak	—	19	274	Rittershausen	Bergisch-Märkische	
275	P J W	210	1	Fass	leer	—	210	275	Hauptdepot	Badische	
276	P K	—	1	Pack	Papier	—	55	276	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
277	P L	6220	1	Kiste	unbekannt	—	49	277	Kattowitz	Oberschlesische	
278	P L & C	45	1	Korb	Bandwaaren	—	30	278	Giessen	Köln-Mindener	
279	P S	598	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	18	279	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
280	P S	5760	1	Kiste	Leinen	—	173	280	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
281	P W	78	1	Fass	leer	—	18	281	Siegburg	Köln-Mindener	
282	**R**	—	1	Sack	Garn	—	36	282	München	Bayer. Ostbahnen	
283	R	4	1	—	Bügeleisen	—	$5^1/_2$	283	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	
284	R	12	1	Fässchen	leer	—	40	284	Riegel	Badische	
285	R	487/492	2	Ballen	Tabak	—	588	285	Dortrecht	Niederl. Staatsb.	
286	R	8735	1	Kiste	leer	—	24	286	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
287	R B	2012	1	Fässchen	"	—	66	287	Hauptdepot	Badische	
288	R C	1	1	Fass	"	—	30	288	Hersbruck	Bayer Ostbahnen	
289	Rh. -θ-	1455. 1473 3418	2 1	— —	Pläne Leine	— —	—	289	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
290	R H	14064	1	Kiste	unbekannt	—	64	290	Buckau	Magdeb.-Leipziger	
291	R H C	521	1	"	"	—	71	291	Breslau	Oberschlesische	
292	R S	574	1	Pack	"	—	30	292	Breda	Niederl. Staatsb.	bkl. Deutz-Arnheim.
293	**S**	—	4	—	Eisenröhren	—	77	293	Remscheid	Bergisch-Märkische	
294	S	—	1	Bürde	Stahl	—	24	294	Münster	Westfälische	
295	S	II	1	Fischfass	leer	—	74	295	Stettin	Berlin-Stettiner	
296	S	1	1	Sack	leere Säcke	—	10	296	Ulm	Württembergische	
297	S	5	1	Bällchen	Flachs	—	18	297	Schönlanke	Preuss. Ostbahn	
298	S	7	1	Packt	Papier	—	40	298	Münster	Westfälische	
299	S	101	1	Kiste	unbekannt	—	150	299	Oschersleben	Braunschweigische	
300	S	865	1	Korb	Schlösser	—	81	300	Bochum	Bergisch-Märkische	
301	S	1012	1	Sack	Guano	—	95	301	Mannheim	Badische	
302	S	2298	1	Fass	leer	—	—	302	Klaeden	Magdeb.-Halberst.	
303	S	2632	1	Sack	Mehl	—	123	303	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
304	S	32031	1	Kiste	—	—	—	304	Ohligswald	Bergisch-Märkische	
305	S B	—	1	Collo	Eisen	—	545	305	Basel E.	Reichsbahn	
306	S B	—	1	—	Puffer	—	52	306	München	Bayer. Ostbahnen	
307	S C	246	1	Ballen	Wollwaaren	—	117	307	Hamburg	Berlin-Hamburger	
308	S C	269	1	Ballen	unbekannt	—	81	308	Münster	Westfälische	
309	S & C	454	1	Kiste	—	—	170	309	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
310	S & C	2287	1	"	leer	—	14	310	Hauptdepot	Badische	
311	S C	3238	1	Korb	gefüllt	—	82	311	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
312	30 S F C	372/73	2	Kisten	Seidenwaaren	—	745	312	Frankfurt, Westbhf.	Hess. Ludwigsb.	
313	S G	155	1	Sack	Kälberhaare	—	23	313	Regensburg	Bayer Ostbahnen	
314	S G	7090	1	Kiste	unbekannt	—	64	314	Lichtenfels	Werrabahn	
315	S H	596	1	Ballen	—	—	40	315	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
316	S H	—	1	Bund	Nageleisen	—	47	316	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
317	S L	1813	1	Fass	leer	—	14	317	Hauptdepot	Badische	
318	S M	—	2	Gebund	Eisenblech	—	200	318	Würzburg	Badische	
319	S M	971	1	Kiste	—	—	385	319	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
320	S (und M F)	7782. 80	1	Ballot	unbekannt	—	32	320	Ulm	Württembergische	
321	S S	—	1	Säckchen	ungebleichte Leinwand		14	321	Heilbronn	Württembergische	
322	S S	10	1	Verschlag	Emballage	—	55	322	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
323	St K	40	1	Kiste	leer	—	23	323	Hauptdepot	Badische	
324	St O	6544	1	"	"	—	14	324	Hausach	Badische	
325	S T Z	—	2	Pack	Pech	—	107	325	Myslowitz	Oberschlesische	
326	S W	—	1	—	Ofentheil	—	14	326	Grimmenthal	Werrabahn	
327	S W	74	1	Fass	Butter	—	63	327	Bochum	Bergisch-Märkische	
328	**T**	—	2	—	Bestandtheile zu einer Windmühle		56	328	Hauptdepot	Badische	
329	T	663	1	Stübich	leer	—	54	329	Hauptdepot	Badische	
330	T G	23	1	Sack	Heede u. Spunde	—	11	330	Essen	Bergisch-Märkische	
331	T R	333	1	Kiste	unbekannt	—	222	331	Eilgut-Exp. Stettin	Berlin-Stettiner	
332	**U** C	4363	1	"	leer	—	76	332	Hauptdepot	Badische	
333	U F	324	1	"	Saamen	—	103	333	Thann	Reichsbahn	
334	U F	325	1	Sack	"	—		334	Thann	Reichsbahn	
335	**V**	—	1	—	Kohlenbecken	—	13	335	Deutz	Köln-Mindener	
336	V	—	1	Stück	Eisen	—	80	336	Giessen	"	
337	V	1496	1	Fass	Dinte	—	77	337	Rehme	"	
338	V C	1441	1	Bürde	Stahl	—	60	338	Rheine	Westfälische	bekl. Milspe-Unna.
339	V C L A R	2 80	2	Ballen	Säcke	—	259	339	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
340	V P	6359	1	Kiste	Putzstein	—	139	340	Breslau	Niederschles.-Märk.	
341	V & R	2797	1	Fass	leer	—	46	341	Hamm	Köln-Mindener	
342	**W**	—	4	Säcke	Saamen	—	415	342	Berlin	Preuss. Ostbahn	
343	W	1/6	6	Fass	leer	—	?	343	Mannheim	Badische	
344	W	2	1	"	Chamottschmirgel	—	322	344	Berlin	Preuss. Ostbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
345	W	6	1	Collo	Schaaffelle	—	38	345	Borkenfriede	Berlin-Stettiner	
346	W	6	1	Sack	Gries	—	188	346	Mannheim	Badische	
347	W	736	1	Kiste	unbekannt	—	24	347	Hauptdepot	„	
348	W A W	6114 oder 11/5. 107, 574	1	„	eiserne Harnische	—	99	348	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
349	W B	—	1	—	Ofentheil	—	55	349	Heidelberg	Badische	
350	W B	277	1	Kiste	Seidenwaaren	—	137	350	Frankfurt Westbhf.	Hess. Ludwigsb.	
351	W D	453	1	Pack	Papierabfälle	—	32	351	Emden	Westfälische	
352	W F	440/1	2	Ballen	unbekannt	—	108	352	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
353	W H	2473	1	Collo	Eisentheil	—	7	353	Köstritz	Thüringische	
354	W & S	8471	1	Kiste	—	—	144	354	Warlubien	Preuss. Ostbahn	
355	W St	489	2	—	Pultstühle	—	—	355	Wetter	Bergisch-Märkische	
356	W U	1740	3	Packet	Sprungfedern	—	113	356	Markranstedt	Thüringische	
357	W W	3197	1	Ballen	Wollwaaren	—	64	357	Hausach	Badische	
					B. Colli mit Adressen:						
358	Gebrd. Beilhack Rosenheim.	—	1	Kiste	Eisenwaaren	—	25	358	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
359	S. Blum.	—	10	Bund	leere Säcke	—	—	359	Passau	„	
360	Boetzow.	—	²/₄	Tonnen	leer	—	60	360	Berlin	Berlin-Stettiner	
361	Braunschweig.	67	1	—	Plan	—	—	361	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
362	Brevot.	—	1	Korb	leer	—	10	362	Metz	Reichsbahn	
363	Damm.	200	1	Kiste	Porzellan	—	268	363	Giessen	Main-Weser-Bahn	
364	J. Dannenbaum.	—	1	Pack	leere Säcke	—	15	364	Scherfede	Bergisch-Märkische	
365	Dreker Schwechat.	—	1	Fass	leer	—	40	365	Berlin	Berlin-Anhaltische	
366	Louis Dreyfuss Zürich.	174	1	Sack	Kleien	—	60	366	Constanz	Badische	
367	Erlangen Henningen.	—	1	Fass	leer	—	45	367	Harzburg	Braunschweigische	
368	Hauptlehrer Ferber Muffenbach bei Godesberg.	30	1	Kiste	Bücher	—	47	368	Viersen	Bergisch-Märkische	bez. Viersen.
369	Flory.	—	1	Fass	leer	—	22	369	Mühlacker	Badische	
370	Hämmerle.	411	1	„	„	—	36	370	Villingen	Württembergische	
371	Jung.	538	1	„	„	—	20	371	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
372	P. Lambert.	—	1	„	Wein	—	310	372	Devant-les-Pouts	Reichsbahn	
373	Frau Director Langguth aus Iserlohn.	—	1	Kober	leer	—	2	373	Pasewalk	Berlin-Stettiner	
374	M. Litten Schneidemühl.	—	1	—	—	—	—	374	Firchau	Preuss. Ostbahn	
375	Stat. Mattierzoll.	—	1	—	Leine	—	—	375	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
376	Meyer Cahn Dampfmühle Wesseling Gust. Plaetzel in Mülheim.	—	1	Pack	Säcke	—	47	376	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
377	A. Müller.	—	1	Sack	Lupinen	—	202	377	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
378	München.	1813	1	Bund	Säcke	—	40	378	Hausach	Badische	
379	Moritz Pinkas.	—	1	Sack	Farbholz	—	35	379	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
380	A. Riebeck.	3799	1	Ballon	Solaröl	—	140	380	Grimmenthal	Werrabahn	
381	Roche & Kesselring Romanshorn.	—	1	Pack	leere Säcke	—	46	381	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
382	M. Roller.	1065	1	Fass	leer	—	204	382	Mühlacker	Badische	
383	Schlesische Central-Bank.	—	1	Pack	Säcke	—	85	383	Bischofswerda	Preuss. Ostbahn	
384	Schottländer.	—	1	„	leere Säcke	—	89	384	Myslowitz	Oberschlesische	
385	W. Seibel Kiel.	6	1	Fass	Butter	—	100	385	Bochum	Bergisch-Märkische	
386	E. Siegel Naumburg.	—	1	Packet	leere Säcke	—	60	386	Naumburg	Thüringische	
387	Siegen Glasglocke.	—	1	Kiste	unbekannt	—	40	387	Siegburg	Rheinische	
388	P. Stein.	355	1	„	leere Flaschen	—	73	388	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
389	Stettiner Dampfm.-Act.-Gesellsch.	—	2	Pack	Säcke	—	121	389	Stettin	Berlin-Stettiner	
390	Stettiner Neu-Verm.-Anst.	197	1	Fass	leer	—	178	390	Berlin	„	
391	Stevent à Zerf.	—	1	Pack	Effecten	—	6	391	Luxemburg	Reichsbahn	
392	Victoria-Brauerei	—	³/₄	Tonnen	leer	—	73	392	Stettin	Berlin-Stettiner	
393	Moritz Zuckermann Marienburg.	1/4	4	Pack	gebr. Säcke	—	142	393	Bromberg	Preuss. Ostbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					C. Colli mit Nummern sign.:						
394	blau	I	1	Bund	Eisen	—	12	394	Coburg	Werrabahn	
395	—	I	1	Stab	Eisen 3,9 M. lang	—	49	395	Niederschelden	Köln-Mindener	
396	roth	II	2	Stäbe	Eisen	—	81	396	Lichtenfels	Werrabahn	
397	roth	III	1	Stab	Eisen	—	8	397	Salzungen	"	
398	weiss	IIII	1	Stange	Winkeleisen	—	30	398	Remscheid	Bergisch-Märkische	
399	—	IIII	1	"	Flacheisen 4,8 M. lang	—	55	399	Bassum	Köln-Mindener	
400	—	0	1	Sack	Tabak	—	1	400	Magdeburg	Magdeb.-Leipziger	
401	—	1	1	Korbflasche	leer	—	14	401	Hauptdepot	Badische	
402	weiss	1	2	—	Ofenröhren	—	14	402	Berlin	Berlin-Anhaltische	
403	roth	1	1	Stück	Stahl	—	$5^1/_2$	403	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
404	—	11/12	2	Bund	Eisendraht	—	10	404	Ingolstadt	Bayer. Staatsbahn	
405	—	15	1	Pack	Eisendraht	—	20	405	Aachen	Rheinische	
406	—	{ 15.16 / 461.493 }	4	—	Bohlen	—	360	406	Eythra	Thüringische	
407	—	31	1	Kiste	Eisenwaaren	—	36	407	Hauptdepot	Badische	
408	—	35	1	—	Privatdecke	—	90	408	Mannheim	"	
409	—	110	1	Fass	leer	—	70	409	Hauptdepot	"	
410	—	387	1	Kiste	leere Flaschen	—	57	410	München	Bayer. Ostbahnen	
411	—	846	1	"	Bindfadenkapseln	—	18	411	Hauptdepot	Badische	
412	—	2612	1	Sack	Lorbeerkraut	—	13	412	Saalfeld	Thüringische	
413	—	5245	1	Fass	Branntwein	—	175	413	Neh. Hüsten	Bergisch-Märkische	
414	—	6414	1	Kiste	Putzstein	—	38	414	Breslau	Niederschles.-Märk.	
415	—	8793	1	Fass	leer	—	?	415	Luxemburg	Reichsbahn	
					D. Colli mit Figuren signirt:						
416	△	?	1	Fass	Branntwein	—	108	416	Bochum	Bergisch-Märkische	
417	△ B	7370	1	"	unbekannt	—	149	417	Halle	Thüringische	
418	△ C	436	1	Ballen	—	—	54	418	Wittenberg	Magdeb.-Halberst.	
419	△ JAS	4084	1	Kiste	Cigarren	—	179	419	Breslau	Oberschlesische	
420	△ L	15526	1	"	leer	—	6	420	Neustadt E./W.	Berlin-Stettiner	
421	△ NGA	367	1	"	unbekannt	—	306	421	Berlin	"	
422	△ S	—	1	"	Torf	—	320	422	Hauptdepot	Badische	
423	△ S 4	5325	1	"	unbekannt	—	30	423	Ludwigshafen	Pfälzische	
424	▽	627	1	Ballen	Zunder	—	50	424	Freiburg	Badische	
425	△	816	1	Kiste	Cigarren	—	110	425	Schönlanke	Preuss. Ostbahn	
426	△ F S	1213	1	"	Cigarren	—	109	426	Eisenach	Thüringische	
427	△ G	972	1	Ballen	unbekannt	—	257	427	Berlin	Berlin-Stettiner	auch G T 7 gezeichn.
428	△ HW	10027	1	Kiste	leer	—	28	428	"	"	
429	△ L	269	1	Fass	—	—	1039	429	Terespol	Preuss. Ostbahn	
430	✡	333	1	Korb	leer	—	140	430	Mannheim	Badische	
431	◇ B	2/3	2	Fässer	Picerin	—	1200	431	Barmen	Bergisch-Märkische	
432	◇ D	4196/7	2	Ballen	Hopfen	—	423	432	Mülheim a. d. R.	"	
433	CG	{ 1166 / 5064 }	2	Cichorienfäss.	leer	—	{ 42 / 44 }	433	Cassel	Main-Weser-Bahn	
434	◇ HHMH	4960	1	Fass	unbekannt	—	78	434	Ballenstedt	Magdeb.-Halberst.	
435	◇ KW SS	87	1	—	eisernes Bett	—	—	435	Bochum	Bergisch-Märkische	
436	◇ S	757	1	Fass	unbekannt	—	495	436	Berlin	Berlin-Stettiner	
437	▱ 62	200	1	"	Kaffee	—	50	437	Wittenberge	Berlin-Hamburger	
438	✡ 4	1097	1	Kiste	unbekannt	—	172	438	Berlin	Berlin-Stettiner	
439	✡ III H S	17	1	"	leer	—	14	439	"	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
440	B	842	1	Sack	Kaffee —	166	440	Weissenfels	Thüringische	
441		—	1	Ring	Eisendraht —	30	441	Ludwigshafen	Pfälzische	
442	weisser Strich	—	1	—	eis. Klappbettstelle —	33	442	Potsdam	Berlin-Potsd.-Magd.	
					E. Colli ohne Signatur:					
443	—	—	1	Ballen	Reis —	200	443	Witten	Bergisch-Märkische	
444	—	—	2	„	rohe Baumwolle —	864	444	Hauptdepot	Badische	
445	—	—	3	„	Baumwollabfall —	441	445	„	„	
446	—	—	1	Ballon	leer —	17	446	München	Bayer. Ostbahnen	
447	—	—	1	—	Bettrost —	40	447	Hauptdepot	Badische	
448	—	—	1	Collo	unbekannt —	2	448	Cottbus	Halle-Sorau-Guben	Aus Th. Wagen No. 1665 entladen.
449	—	—	1	Fass	ein Sack —	30	449	München	Bayer. Ostbahnen	
450	—	—	1	„	leer —	57	450	„	„	
451	—	—	1	„	Branntwein —	168	451	Bochum	Bergisch-Märkische	
452	—	—	1	„	Schmiere —	690	452	Eschweiler	Rheinische	
453	—	—	1	„	Thran —	366	453	Sterkrade	Köln-Mindener	
454	—	—	2	Fässchen	leer —	30	454	Frankfurt,Gep.-Exp	Main-Neckar-Bahn	bez. Egelsbach-Frankfurt No 256.
455	—	—	4	Fässer	Chlorkalk —	2412	455	Basel	Badische	
456	—	—	1 1 1	— — —	Feilbank mit Schraubstock, Wagenwinde, 2 Böcke und Werkzeugskasten —	—	456	Eydtkuhnen	Preuss. Ostbahn	
457	—	—	1	Korbflasche	leer —	22	457	Hauptdepot	Badische	
458	—	—	12	—	Gurte —	—	458	Gotha	Thüringische	
459	—	—	6	—	hölzerneSchraubenzwingen	20	459	Heidelberg	Badische	
460	—	—	1	Kiste	leer —	5	460	Deutz	Köln-Mindener	
461	—	—	1	„	„ —	32	461	Hauptdepot	Badische	
462	—	—	1	„	„ —	34	462	„	„	
463	—	—	3	Kisten	„ —	125	463	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	
464	—	—	1	Kiste	Dienstgut —	—	464	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	beschr. Erkrath.
465	—	—	1	„	Essenzen —	23	465	München	Bayer. Ostbahnen	
466	—	—	1	„	Kreide u. Krug Oel —	51	466	Kettwig	Bergisch-Märkische	bez. Düsseldorf.
467	—	—	3	Kisten	Marktgut ? —	—	467	Barmen	„	
468	—	—	1	Collo	Blei —	16	468	Cottbus	Halle-Sorau-Guben	Aus Th. Wagen No. 1665 entladen.
469	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	57	469	Deutz	Köln-Mindener	
470	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	44	470	Hörde	Bergisch-Märkische	
471	—	—	1	Pack	Holzdraht —	58	471	München	Bayer. Ostbahnen	
472	—	—	1	Bürde	Eisen —	40	472	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
473	—	—	1	Gebund	Eisen —	100	473	Constanz	Badische	
474	—	—	12 14	Stangen „	□ Eisen Rundeisen —	1205	474	Braunschweig	Braunschweigische	
475	—	—	2	—	Eisenplatten —	22	475	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
476	—	—	1	Stange	Rundeisen —	53	476	Wolfenbüttel	Braunschweigische	
477	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	70	477	Berlin	Berlin-Potsd.-Magd.	
478	—	—	3 4 1	„ Bund —	Eisen — Schnitteisen — Schmiedeform —	136 200 14	478	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	
479	—	—	15	Colli	schmiedeeiserne Stäbe mit beweglichem Knie	4200	479	Hainichen	Sächs. Staatsbahn	1,6m lang, 1,4cm stark.
480	—	—	1	Pack	eiserne Häfen —	16	480	München	Bayer. Ostbahnen	
481	—	—	4	—	eiserne Ofenfüsse —	7	481	Minden	Köln-Mindener	
482	—	—	1	—	eisernes Rad —	39	482	Deutzerfeld	„	
483	—	—	2	Colli	8 eiserne Räder —	58	483	Barmen	Bergisch-Märkische	
484	—	—	1	Collo	eiserne Druckröhren —	224	484	Stettin	Berlin-Stettiner	
485	—	—	12	—	lange eiserne Gasröhren	468	485	Bremen	Hannoversche	
486	—	—	1	—	alte eiserne Schaufel —	4	486	Danzig	Berlin-Stettiner	
487	—	—	30	—	eiserne Röhren —	3210	487	Sterkrade	Köln-Mindener	
488	—	—	5	—	eiserne Schaufeln —	—	488	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
489	—	—	1	Bürde	Stahl —	120	489	Lennep	Bergisch-Märkische	
490	—	—	1	Bund	Federstahl —	34	490	Meiningen	Werrabahn	
491	—	—	1	—	Achse —	45	491	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
492	—	—	2	—	Achsen —	—	492	Enschedé	Niederl. Staatsbahn	
493	—	—	1	—	Kette —	25	493	Weissenfels	Thüringische	
494	—	—	1	—	Kohlenpfanne —	2	494	Coburg	Werrabahn	
495	—	—	1	Pack	Kuchenpfannen —	47	495	Haspe	Bergisch-Märkische	
496	—	—	1	—	Kuppelkette —	—	496	Magdeburg	Berlin-Potsd.-Magd.	
497	—	—	1	—	Kuppelstange, 15′ lang,	—	497	Paderborn	Westfälische	
498	—	—	1	—	Maschinentheil —	6	498	Leipzig	Thüringische	
499	—	—	2	—	gerade Ofenröhren, 1 Knie	40	499	Giessen	Köln-Mindener	
500	—	—	1	Fässchen	Schienenhaken —	134	500	Marten	Bergisch-Märkische	
501	—	—	1	—	Steuerschloss —	—	501	Paderborn	Westfälische	
502	—	—	1	grüner Holzkoffer	— —	50	502	Fulda	Frankfurt-Bebraer	Nicht in Empfang genommenes Gepäck zu Schein 889. Eisenach-Fulda vom 22/2. cr.
503	—	—	1	schwarzer Holzkoffer	Kleider —	73	503	München	Bayer. Ostbahnen	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
504	—	—	1	Koffer	—	—	123	504	Dortmund	Bergisch-Märkische	
505	—	—	1	Korb	leer	—	10	505	Hauptdepot	Badische	
506	—	—	1	"	Mineralwasser	—	247	506	Bremerhafen	Hannoversche	
507	—	—	1	"	Thonwaaren	—	130	507	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
508	—	—	2	Stück	Kreuzhölzer	—	—	508	Fürstenwalde	Niederschles.-Märk.	5,50 mtr. lang 8/8 cmtr. stark □
509	—	—	1	Päckchen	gefüllt	—	3	509	Köln, Gereon	Rheinische	
510	—	—	1	Pack	Abfälle		200	500	München	Bayer. Ostbahnen	
511	—	—	1	"	Mennig	—	26	511	Hausach	Badische	
512	—	—	1	Sack	Erbsen	—	200	512	Bochum	Bergisch-Märkische	
513	—	—	1	"	Getreide	—	—	513	Dortrecht	Niederländ. Staatsb.	
514	—	—	1	"	"	—	124	514	Friedberg	Main-Weser-Bahn	
515	—	—	1	"	Kohlen	—	100	515	Markranstedt	Thüringische	
516	—	—	1	"	Superphosphat	—	201	516	Lehrte	Hannoversche	
517	—	—	1	"	Wicken	—	167	517	Zschopau	Sächs. Staatsbahn	Flöha-Zschopau bez.
518	—	—	3	"	Knochenkohlenabfälle		—	518	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magdb.	
519	—	—	5	"	Roggen	—	1140	519	Berlin	Berl.-Potsd.-Magdb.	
520	—	—	5	"	Mehl	—	1005	520	München	Bayer. Ostbahnen	
521	—	—	6	"	Gerste	—	1020	521	Berlin	Berlin-Stettiner	
522	—	—	2	—	Toilettespiegel	—	5	522	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
523	—	—	1	—	alte Stechkarre	—	26	523	Bremen	Köln-Mindener	
524	—	—	40 4	— —	Steinplatten Steinconsolen	— —	3000	524	Castorp	"	
525	—	—	1	Stübich	leer	—	18	525	Hauptdepot	Badische	
526	—	—	2	Stübiche	"	—	34	526	"	"	
527	—	—	2	"	"	—	52	527	"	"	
528	—	—	1	—	Bahnschwelle	—	—	528	Schöningen	Braunschweigische	von einem Zuge gefallen u. a. d. Str. gef.
529	—	—	1	—	Stossschwelle	—	—	529	Buschow	Magdeb.-Halberst.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
1	**A** L M	703	1	Pack	Papier	—	62	1	Zellerndorf	Oesterr. Nordwestb.	
2	AR	40	1	Kiste	unbekannt	—	33	2	Carlsbad	Buschtêhrader	
3	A S	—	1	Ballen	Säcke	—	40	3	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E.	Oesterr. Linien
4	A W	656	1	Fass	Wein	—	150	4	Bodenbach	Oesterr. Staatsb.	
5	**B** C	40	1	Kiste	leer	—	30	5	Arad	Theissbahn	
6	**C** R	9674	1	Korb	52 Flaschen Tinte	—	23	6	Saaz	Buschtêhrader	
7	C W	24	1	Kiste	leer	—	120	7	Brandeis	Oesterr. Staatsb.	
8	**E**	8349	1	Korb	Lack	—	24	8	Saaz	Buschtêhrader	
9	E B	7535	1	Fass	Terpentinöl	—	60	9	Wien	Oesterr. Staatsb.	
10	**F**	1/11	11	Ballen	leere Säcke	—	580	10	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E.	Rumänische Linien
11	F	25	1	Pack	Bücherstellage	—	27	11	Merzidorf	Theissbahn	
12	F M	—	2	Standel	leer	—	21	12	Olmütz	Oesterr. Staatsb.	
13	**G** P	1258	1	Kiste	unbekannt	—	62	13	Triest	Oesterr. Südbahn	
14	G R	14	1	"	unbekannt	—	85	14	Pressburg	Oesterr. Staatsb.	
15	G S	534 535	1 1	Stück Pack	Kamasche Riemen	— —	45	15	H. Nemethy	Theissbahn	
16	**H** K	287	1	Fass	unbekannt	—	550	16	Brünn	Oesterr. Staatsb.	
17	H P	—	1	"	leer	—	79	17	Saaz	Buschtêhrader	
18	H P G	3505	1	Kiste	unbekannt	—	—	18	Miskolcz	Theissbahn	
19	**J**	127	1	Fass	leer	—	442	19	Zwittau	Oesterr. Staatsb.	
20	J A	823	1	Kiste	unbekannt	—	42	20	Skuc	Oesterr. Nordwestb.	
21	J F	211. 212	7 1 1	Busch Kiste "	Email-Geschirr unbekannt "	— — —	225 228 27	21	Miskolcz	Theissbahn	
22	J G	1157	1	Ballot	Tuch	—	43	22	Saaz	Buschtêhrader	
23	J G F	1529	1	Kiste	Kerzen	—	266	23	Szerencs	Theissbahn	
24	J H	12	1	Pack	Riemen	—	7	24	Tokay	"	
25	J H	90	1	Kiste	unbekannt	—	182	25	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
26	J H	6228	1	"	Stearinkerzen	—	20	26	Gyoma	Theissbahn	
27	J P	79	1	Ballen	Kaffee	—	84	27	Tornocz	Oesterr. Staatsb.	
28	J P	1526	1	Kiste	unbekannt	—	43	28	Wien	"	
29	J R	751	1	Ballen	"	—	132	29	Liebenau	Südnordd. Verbdgsb.	
30	J S	2974	1	"	Zuckerpapier	—	122	30	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
31	J Z G L G H	1826 443 —	1 1 1	Kiste " Fass	Zündwaare Soda	— —	538 235 121	31	Kis-uj-szállás	Theissbahn	
32	**K**	1	1	Kiste	Grabstein	—	480	32	Kétegyháza	"	
33	K	5925	1	Fass	unbekannt	—	245	33	Kolin	Oesterr. Staatsb.	
34	K H	435	1	Kiste	leer	—	16	34	Bodenbach	"	
35	K K	—	1	Fass	"	—	100	35	Wien	"	
36	K P	601	1	Ballen	unbekannt	—	37	36	Gr. Wardein	Theissbahn	
37	**L**	5488	1	Fass	leer	—	27	37	Saaz	Buschtêhrader	
38	L A	diverse	3	Kisten	Zündhölzchen	—	1066	38	Dolhasca	Lemb.-Cz.-Jassy E.	Rumänische Linien
39	L B	473	1	Fass	unbekannt	—	45	39	Gr. Wardein	Theissbahn	
40	L K	53	1	Busch	Zinkblech	—	247	40	Marburg	Oesterr. Südbahn	
41	L S	273	1	Kiste	leer	—	60	41	Brandeis	Oesterr. Staatsb.	
42	L S C	5873	1 1	Fass "	" Branntwein	— —	70	42	Skalitz	Südnordd. Verbdgsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
43	M B B	118	1	Ballen	Säcke —	38	43	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E.	Oesterr. Linien
44	M J	9721	1	Kübel	Käse —	612	44	Komotau	Buschtêhrader	
45	MK	8086	1	Kiste	— —	196	45	Debreczin	Theissbahn	
46	M R	52	1	Ball.	Reis —	98	46	Olmütz	Oesterr. Staatsb.	
47	N P	671	1	Kiste	1 Seifenschale 1 Kammschale 1 Pomadetiegel 1 Wasserkanne u. Lavoir	19	47	Saaz	Buschtêhrader	
48	N P F	10901	1	Ballen	Papier —	112	48	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E.	Rumän. Linien
49	N R	6514	1	Korb	1 Flasche Oel —	28	49	Saaz	Buschtêhrader	
50	N R	6518	1	„	2 Pack Oblaten 1 Sack Bittersalz 1 Sack Orangen 1 Sack Gummi Arab. 1 Sack Badeschwämme 1 Sack Bleiweiss	51	50	Saaz	Buschtêhrader	
51	Ö N W B	—	3	Stück	Ketten —	138	51	Znaim	Oesterr. Staatsb.	
52	O P R	—	1	Ballen	Säcke —	124	52	Suczawa	Lemb.-Cz. Jassy E.	Oesterr. Linien
53	P	5	1 1	Fass „	leer — „ —	86 106	53	Skalitz	Südnordd. Vrbdgsb	
54	P A	165	1	Kiste	unbekannt —	75	54	Königsberg	Buschtêhrader	
55	P W	657	1	Ballen	unbekannt —	48	55	Komotau	„	
56	R & C	25	1	Pack	eiserne Betttheile —	29	56	Matzleinsdorf	Oesterr. Südbahn	
57	S	87	1	Kiste	Maschinentheile —	41	57	Saaz	Buschtêhrader	
58	S	1648	1	Fass	unbekannt —	25	58	Prag	Oesterr. Staatsb.	
59	S B C	6431	1	„	Kümelbranntwein —	49	59	Saaz	Buschtêhrader	
60	S B T B	—	1	Ballen	Pfeffer —	145	60	Znaim	Oesterr. Nordwestb.	
61	S G	375	1	Kiste	unbekannt —	54	61	Gr. Wardein	Theissbahn	
62	S P	4	1	„	unbekannt —	30	62	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E.	Rumän. Linien
63	S R	2743	1	Fass	leer —	27	63	Saaz	Buschtêhrader	
64	T	4	1	Ballen	Flachs —	40	64	Arnau	Oesterr. Nordwestb.	
65	T K	3382	1	Kiste	leer —	—	65	Saaz	Buschtêhrader	
66	W F	916	1	Fass	Natron —	120	66	Bodenbach	Oesterr. Staatsb.	
67	W R	908	1	„	leer —	58	67	Komotau	Buschtêhrader	
68	Z	—	2	Ballen	Süssholz —	119	68	Pardubitz	Oesterr. Staatsb.	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
69	Adresse	1	1	Kiste	unbekannt —	560	69	Wien	Oesterr. Staatsb.	
70	„Bücher“	—	1	„	Bücher —	62	70	Leoben	Kronpr. Rudolfbahn	
71	Fránkl	—	5 4	Sack	Mehl —	1530	71	Debreczin	Theissbahn	
72	Libotschan	—	2	Eimer	leer —	78	72	Saaz	Buschtêhrader	
73	Nagel	—	1	Pack	leere Säcke —	26	73	T. Lucz	Theissbahn	
74	Niederbron D N 11, 72 J E B [A P B]	—	1	Stück	Sternräder —	—	74	Miskolcz	„	
75	Pass	6	2	Pack	Körbe —	150	75	Amstetten	Kronpr. Rudolfbahn	
76	Pass	19	1	Ballen	Manufacte —	56	76	Budweis	Kaiser Fr.-Josef-B.	bez. Pilsen-Budweis.
77	G. Staněk B	—	2	Sack	Kleien —	240	77	Prelouc	Oesterr. Staatsb.	
78	Stanislauer Dampfmühle	—	2	„	Mehl —	160	78	Borynicze	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	Wurde beim Wächterhs. Nr. 46 aufgefunden
79	Kunstmühle Josef Stejskal Prag	1221	1	Pack	Säcke —	73	79	B. Brod	Oesterr. Staatsb.	
					C. Colli mit Nummern sig.:					
80	—	22/27	1	Ballen	Kaffee —	117	80	Grulich	Mähr. Grenzbahn	
81	—	29	1	Stück	Salz —	32	81	„	„	
82	—	40	1	Pack	Säcke —	40	82	Nyiregyháza	Theissbahn	
83	—	52	1	Sack	Kaffee —	65	83	Olmütz	Oesterr. Staatsb.	
84	—	94	1	Stück	brauner Holzkoffer —	70	84	Klagenfurt	Kronpr. Rudolfbahn	
85	—	146	1	Fass	leer —	12	85	Arad	Theissbahn	
86	—	1793	1	Naftafass	„ —	69	86	Stryj, Magazins-Scontrirung	Erzh. Albrechtb.	Frachtstück
87	—	2756	1	Fass	„ —	34	87	Ala	Oesterr. Südbahn	
88	—	5657	1	Kiste	unbekannt —	303	88	Wien	Oesterr. Staatsbahn	
					D. Colli m. Figuren u. o. Sign.:					
89	[Figur]	1590	1	Fass	unbekannt —	512	89	Bodenbach	Oesterr. Staatsbahn	
90	—	—	1	Ballen	Emailgeschirr —	45	90	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
91	—	—	1	„	leere Säcke —	9	91	Wottic	„	
92	—	—	1	„	Putzwolle —	89	92	Saaz	Buschtêhrader	
93	—	—	2	Stück	Eichenbretter —	120	93	Kolin	Oesterr. Staatsbahn	
94	—	—	1	Petroleumfass	— —	—	94	Komotau	Buschtêhrader	
95	—	—	1	Fass	½ Eimerfass —	103	95	Arad	Theissbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
96	—	—	14	Nafta-Fässer	leer —	905	96	Lemberg, Magazins-Scontrir.	Erzh. Albrechtbahn	Frachtstück.
97	—	—	40 20	Fässer "	leer, à 1 Eimer halt., leer, à ½ Eimer halt., —	—	97	Kaschau	Theissbahn	
98	—	—	5	Stück	Felgen —	120	98	Brünn	Oesterreich. Staatsb.	
99	—	—	5	"	Fensterrahmen —	112	99	Saaz	Buschtêhrader	
100	—	—	1	Kanne	leer —	—	100	Grussbach	Oesterreich. Staatsb.	
101	—	—	6	Stück	grosse Kippen —	300	101	Devecser	Ungar. Westbahn	
102	—	—	1	Kiste	unbekannt —	19	102	Miskolcz	Theissbahn	
103	—	—	1	"	leer —	25	103	M. Berény	"	
104	—	—	1	"	Flüssigkeit —	121	104	St. Lorenzen	Oesterr. Südbahn	
105	—	—	1	Buschen	Schlossblech —	56	105	Gyoma	Theissbahn	
106	—	—	1	Bund	Holzdraht —	25	106	Szegedin	Oesterreich. Staatsb.	
107	—	—	1	Buschen	Eisen —	80	107	Hadersdorf	Kaiser Fr.-Josef-B.	bez. Hadersdorf.
108	—	—	242	"	Eisen —	22000	108	Miskolcz	Theissbahn	
109	—	—	1	Parthie	Alteisen —	110	109	Komotau	Buschtêhrader	
110	—	—	2	Stück	Bügeleisenstahl —	11	110	Triest	Oesterr. Südbahn	
111	—	—	1	Bund	Hufstabeisen —	29	111	Saaz	Buschtêhrader	
112	—	—	1	Stück	Reifeisen —	22	112	N. Bidschow	Oesterr. Nordwestb.	
113	—	—	2	Bund	Rundeisen —	112	113	Prag	"	
114	—	—	1	Stück	eiserne Bruchst. —	22	114	Sudom. Hostic	Kaiser Fr.-Josef-B.	
115	—	—	2	"	gusseis. Maschinentheile	750	115	Pressburg	Oesterr. Staatsbahn	
116	—	—	25	"	Riegel —	1000	116	Miskolcz	Theissbahn	
117	—	—	4	"	Schaufeln	17	117	Arad	"	
118	—	—	8	"	Stützen sammt Ketten —	665	118	Pressburg	Oesterr. Staatsb.	
119	—	—	1	Koffer	unbekannt —	86	119	Arad	Theissbahn	
120	—	—	6	Stück	Molter —	88	120	"	"	
121	—	—	1	Pack	Korb —	6	121	Miskolcz	"	
122	—	—	1	"	Säcke —	38	122	Neuhäusel	Oesterr. Staatsb.	
123	—	—	2	"	Säcke —	80	123	Niyregyháza	Theissbahn	
124	—	—	6	"	Säcke —	202	124	Wien Mth.	Oesterr. Südbahn	
125	—	—	1	—	Maschinenriemen —	—	125	Komotau	Buschtêhrader	
126	—	—	1 1 1 1 1	Sack " Ballen Sack Bund	Fleisch und Brod — Mehl — Bettzeug — Mehl u. Hülsenfrüchte — Hauen und Besen —	90 67 87 37 8	126	Tokaj	Theissbahn	
127	—	—	1	Sack	Getreide —	175	127	Miskolcz	"	
128	—	—	1	"	Hadern —	—	128	Komotau	Buschtêhrader	
129	—	—	1	"	Hafer —	82	129	Arad	Theissbahn	
130	—	—	1	"	Korn —	125	130	Pest	Oesterr. Staatsb.	
131	—	—	1	"	Korn —	174	131	Theresienstadt	"	
132	—	—	1	"	Nüsse —	125	132	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
133	—	—	1	"	Wicken —	100	133	Prag	Oesterr. Staatsb.	
134	—	—	1	"	Weizen —	134	134	"	"	
135	—	—	2	"	Korn —	340	135	Debreczin	Theissbahn	
136	—	—	2	"	Roggen —	315	136	Miskolcz	"	
137	—	—	2	"	Roggen —	363	137	Prag	Oesterr. Staatsbahn	
138	—	—	66	"	Roggen —	10200	138	Kaschau	Theissbahn	
139	—	—	118	"	Roggen —	18855	139	"	"	
140	—	—	1	Collo	Sessel —	10	140	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
141	—	—	1	Stück	Setzplatte —	40	141	Fiume	Oesterr. Südbahn	
142	—	—	1	"	Balancirstange —	7	142	Arad	Theissbahn	
143	—	—	1	"	Pratzenwinde —	65	143	Fiume	Oesterr. Südbahn	

Nachtrag.

Eingegangen am 26. d. M. nach Beginn des Satzes.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
1	C H	1405	1	Kiste	Effecten —	55	1	Passau	Kais. Elisabethbahn	Koffer in grauer Leinwand verpackt, Adresse: Monsieur S. Herien ne de Petites, Enrie No. 50. Paris Valens 300 Fr.
2	G G	79	1	Kanne	leer —	—	2	Wien	"	
3	J H	1	1	Kiste	Sammt und Seidenstoffe —	31	3	Simbach	"	
4	J P	—	3	Stück	Pflugeisen —	21	4	Linz	"	
5	M P	28	1	Kiste	leer —	—	5	Wien	"	
6	W J	485	1	Koffer	unbekannt —	148	6	"	"	

B. Colli mit Adressen sign.:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen.
7	„Haslach.“	—	1	Kiste	Wäsche —	32	7	Linz	Kais. Elisabethbahn	
8	J P „Lanz in Mannheim.“	2	1	Collo	Maschinentheile —	54	8	Simbach	"	
9	Ludovica Edling.	Pass 39	1	Kiste	unbekannt —	37	9	Linz	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Colli mit Nummern sign.:					
10	—	479	1	Koffer	leer —	10	10	Wien	Kais. Elisabethbahn	bez. Dresden-Wien.
11	—	3281-3514 * s. Anmerk.	49	Ballen	Rohtabak —	—	11	Passau	"	
					D. Colli ohne Signatur:					
12	—	—	1	Ballen	Pferdedecken —	76	12	Wien	Kais. Elisabethbahn	
13	—	—	2	Eimer	leer —	60	13	Linz	"	
14	—	—	1	Pack	Säcke —	56	14	"	"	
15	—	—	1	Sack	Knoppern —	125	15	Wien	"	

* 3281. 3286. 3289. 3291. 3303. 3312. 3322/26. 3420. 3442. 3446. 3448/49. 3453. 3460. 3468/70. 3472/73. 3475/78. 3480/85. 3494. 3501/3. 3506/8. 3510.3512/14.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

No. 8. Jahrgang 1874. Leipzig, am 17. April 1874.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 6. April gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7^1/_2$ **Sgr.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen. A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	eisernes Rohr	—	8	1	Giessen	Köln-Mindener	
2	A	—	2	—	Pflugschaaren	—	13	2	„	„	
3	A	1	1	Ballen	Hanf	—	380	3	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
4	A	116	1	Pack	Papier	—	210	4	Stettin	Berlin-Stettiner	
5	A	515	1	Kiste	Baumwollewaaren	—	56	5	Bingen	Hess. Ludwigsbahn	von Neuss-Strassburg.
6	A	1208	1	Ballen	Packtuch	—	55	6	„	„	
7	A B F	—	$^1/_8$	Tonne	Bier	—	—	7	Landsberg	Preuss. Ostbahn	
8	A H	1	1	Korb	Gusstheile etc.	—	45	8	Flonheim	Hess. Ludwigsbahn	
9	A K	9722	1	Kiste	—	—	108	9	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
10	A L	3082	1	Stange	Stahl	—	45	10	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
11	A S S	—	1	Kiste	leer	—	54	11	Güstrow	Friedrich-Franz-B.	
12	A W oder P	20 oder 1	1	Koffer	Kleider	—	48	12	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
13	A W	23	1	Rolle	Lederriemen	—	47	13	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
14	A W N	5990	1	Kiste	Eisenwaaren	—	178	14	Kattowitz	Oberschlesische	
15	B	—	1	Bund	Gusseisen	—	38	15	Holzminden	Westfälische	
16	B	330	1	Kiste	leer	—	30	16	Paderborn	„	
17	B	732	1	„	1 leere Kanne	—	24	17	Mainz	Hess. Ludwigs-Bahn	
18	B	3344	1	Fass	Bleiweiss	—	—	18	Neviges	Bergisch-Märkische	
19	B A B	174	1	Bierfass	leer	—	36	19	Frankfurt	Nassauische	
20	B & B	258	1	Korbflasche	Säure	—	150	20	Unna	Bergisch-Märkische	
21	B C	663	1	Kiste	gefüllt	—	39	21	Köln, Gereon	Rheinische	
22	B F	885 A	1	„	Blechgeschirr	—	68	22	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
23	B K	14	1	Fass	Oel	—	384	23	Mühlheim	Frankfurt-Bebraer	
24	B K	403	1	„	unbekannt	—	145	24	Frankfurt, Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	entladen aus Wagen B. M. 40752.
25	B N	1152	1	Bund	Stahl	—	57	25	Lichtenfels	Werrabahn	
26	B N	7412. 7404 4703	3	Ballen	Wolle	—	—	26	Aachen	Rheinische	
27	B R	628	1	Kiste	unbekannt	—	757	27	Hof	Bayer. Staatsbahn	
28	B S	5504	1	Fass	Cichorien ?	—	140	28	**Hamm**	**Westfälische**	
29	B S & C	—	1	Kiste	Schwarzblech	—	540	29	Warburg	Bergisch-Märkische	
30	C D	10820	1	„	—	—	111	30	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
31	C F	—	1	Ballen	Sattlerzeug	—	44	31	Remscheid	Bergisch-Märkische	
32	C F B	340	1	Korb	—	—	104	32	Vohwinkel	„	
33	C F B Eupen	468	1	Pack	Sprungfedern	—	20	33	Aachen M.	„	
34	C G	1424	1	„	—	—	31	34	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
35	C G E	609	1	Kiste	unbekannt	—	290	35	Leipzig	Thüringische	
36	C H	139	1	„	Korbwaaren ?	—	87	36	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
37	C H	7234	1	„	Garderobe-Artikel	—	36	37	Kattowitz	Oberschlesische	
38	C J	5	1	„	Effecten	—	46	38	Limburg	Nassauische	
39	C J	11159	1	Fass	leer	—	21	39	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
40	C K	234	1	„	Eisennägel	—	370	40	Kattowitz	Oberschlesische	
41	C K	606	1	Kiste	Lampen	—	21	41	Thorn	Preuss. Ostbahn	
42	C K S	1068/69	2	Pack	Schiefertafeln	—	24	42	„	„	
43	C M F	175	1	Kiste	Manufacturwaaren	—	46	43	Hamburg	Berlin-Hamburger	
44	C N	33	1	Ballen	alte Taue	—	292	44	Harburg	Hannoversche	
45	C R G	541	1	Korb	Griffel	—	64	45	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
46	C S	192. 325 326. 327	4	Kisten	—	—	266	46	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
47	C S	444	1	Ballen	—	—	90	47	Altenbeken	Westfälische	bekl. Giessen-Schwerte.
48	C S P	2952	1	Kiste	gefüllt	—	18	48	Köln, Gereon	Rheinische	
49	C W	11	1	Collo	Maschinentheile	—	237	49	Neustadt E/W.	Berlin-Stettiner	
50	C W	331	6	—	Waschfässer	—	57	50	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
51	D	—	1 1	Bund Stück	Chaisenachsen Bremse	— —	39 7	51	Kufstein	Bayer. Staatsbahn	
52	D	—	8	Colli	Eisentheile	—	116	52	Warburg	Westfälische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	D	4	1	Fass	Erde	—	544	53	Ludwigshafen	Pfälzische	
54	D resp. O	752 3	1	—	Sicherheitsventil	—	118	54	Wegersleben	Braunschweigische	identisch mit O N 3, da q. Collo, zwei Markirungen trägt.
55	D B	3656	1	Fass	—	—	8	55	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	
56	D C	22	1	Pack	Drath	—	102	56	Cöln Gereon	Rheinische	
57	D C	241	1	Ballen	Hopfen	—	183	57	Braunschweig	Braunschweigische	
58	D K	1	1	Sack	Lumpen	—	42	58	Rotenburg	Bergisch-Märkische	
59	D N	—	2	Tafeln	Zink	—	47	59	Immendingen	Württembergische	
60	D S	25	1	Fass	Petroleum	—	327	60	Ravensburg	„	
61	D W	934	1	Ballen	unbekannt	—	32	61	Münster	Westfälische	
62	E E C	4	1	Sack	Reis	—	216	62	Berlin	Berlin-Görlitzer	Aus Wagen M H E 2670 entladen.
63	E H	1200	1	Barrel	Weizenmehl	—	200	63	Bremen	Hannoversche	
64	E H P	2	1	Kiste	Cigarrenkistenbrettchen		344	64	Hamburg	Berlin-Hamburger	
65	E L	4981	1	„	—	—	244	65	„	„	
66	E M	332	1	Fass	gefüllt	—	400	66	Essen	Rheinische	
67	E P	1568	1	Kiste	Farbe	—	17	67	Thorn	Preuss. Ostbahn	
68	E R	422	1	Sack	—	—	—	68	Kreuz	„	
69	E W G	3218	1	Kiste	—	—	100	69	Altenhundem	Bergisch-Märkische	bez. von Waldheim nach Kieritsch.
70	F	—	1	—	gusseis. Einsatz	—	8	70	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
71	F	—	1	—	Ofenfuss	—	$1^3/_4$	71	Meiningen	Werrabahn	
72	F	4	1	Fass	leer	—	17	72	Rheine	Westfälische	
73	F	25	1	Collo	Ofentheile	—	—	73	Leipzig	Thüringische	
74	F	32	1	Fass	Petroleum	—	162	74	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
75	F	836/39	4	Pack	leere Säcke	—	200	75	Barmen	„	
76	F	1053	1	Ball.	Tapeten	—	40	76	Kattowitz	Oberschlesische	
77	F H	1	1	Fass	Pfannenklammern	—	525	77	Bochum	Bergisch-Märkische	
78	F H	648	1	Kiste	Eisenwaaren ?	—	272	78	Mülheim a. d. R.	„	
79	F H G	79	1	„	—	—	17	79	Konitz	Preuss. Ostbahn	
80	F K	114	1	Fassl	eiserne Nägel	—	133	80	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
81	F K	3904	1	Kiste	gefüllt	—	96	81	Neuwied R/U.	Rheinische	
82	F L	500	14	Bund	feiner Eisendrath	—	50	82	Bremen	Hannoversche	bekl. Gesecke-Verden.
83	F L	7916	1	Ballen	unbekannt	—	19	83	Lübeck, Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	25/3 aus Wagen 4266 H.
84	F L R	1073	1	Ballot	unbekannt	—	56	84	München	Bayer. Staatsbahn	
85	F M	900	1	Kiste	leer	—	12	85	Ludwigshafen	Pfälzische	
86	F P F	2796	1	„	unbekannt	—	25	86	Kreiensen	Braunschweigische	bekl. Höxter-Alfeld
87	F R	5462	1	„	leer	—	15	87	Löhne	Köln-Mindener	
88	F R u. W	70	1	Ballen	Hirschfelle	—	99	88	Hagen	Bergisch-Märkische	
89	F S	2	1	Sack	Kaffee	—	102	89	Hamburg	Berlin-Hamburger	
90	F & S	116	1	Kiste	gefüllt	—	114	90	Eisenach	Thüringische	
91	F & S	1270	1	„	—	—	40	91	Hamburg, G.-Exp.	Lübeck-Hamburger	Am 25/3. a. Wagen Nr. 506 B. St. entl.
92	F S C	704	1	„	Streichhölzer	—	239	92	Stettin	Berlin-Stettiner	
93	F W	21	1	Sack	Werg	—	71	93	Heilbronn	Württembergische	
94	F W B	515	1	Korb	Eisenwaaren	—	6016	94	Erkelenz	Bergisch-Märkische	
95	**G**	4	1	Marktkiste	—	—	132	95	Hannover	Hannoversche	
96	G	5005	1	Kiste	Flüssigkeiten	—	76	96	Aachen M.	Bergisch-Märkische	
97	G A	48	1	Pack	Klappstuhl	—	26	97	Emmerich	Köln-Mindener	
98	G B	339	1	Ballot	unbekannt	—	40	98	Aschaffenburg	Bayer. Staatsbahn	bez. Schopfheim-Eger.
99	G B	1349	1	Korb	Hufeisen	—	14	99	Emden	Westfälische	
100	G B	1892	1	Sack	Saamen	—	102	100	Vienenburg	Magdeb.-Halberst.	
101	G B W C	diverse	24	Petrol.-Fässr.	leer	—	1488	101	Stendal	„	
102	G C	349	1	Kiste	gefüllt	—	400	102	Cleve	Rheinische	
103	G C	565	1	„	leer	—	20	103	Aschaffenburg	Bayer. Staatsbahn	
104	G D	6451	1	Sack	Feldsamen	—	21	104	Zernitz	Berlin-Hamburger	
105	G E	10470	1	Mulde	Blei	—	146	105	Freienwalde a/O.	Berlin-Stettiner	
106	G G u. C.	128	1	Bund	Stahl	—	25	106	Warburg	Bergisch-Märkische	
107	G H	3043	1	Kiste	—	—	180	107	„	„	
108	G H C	232	1	„	unbekannt	—	212	108	Kattowitz	Oberschlesische	
109	G K	201	1	Korb	Eisenwaaren	—	96	109	Deutz	Bergisch-Märkische	
110	K G	4692	1	Oelfass	leer	—	60	110	Hannover	Hannoversche	
111	G K	8107	1	Kiste	unbekannt	—	31	111	Kattowitz	Oberschlesische	
112	G M	5	1	Sack	Betten	—	42	112	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
113	G P	565	1	Ballen	Hopfen	—	199	113	Soest	Bergisch-Märkische	
114	G P	7741	1	Oelfass	—	—	156	114	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
115	G S	1634	1	Fass	Branntwein	—	44	115	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
116	G S	1886	1	Korb	unbekannt	—	244	116	Mühlacker	Württembergische	
117	G S	4158/1165	2	Probekistchn.	—	—	2	117	Cöln Gereon	Rheinische	
118	G Z	5	1	Ballen	Kalbfelle	—	182	118	Frankfurt	Niederschles.-Märk.	Messgut.
119	**H**	—	1	Stange	Flacheisen	—	95	119	Lennep	Bergisch-Märkische	
120	H	—	1	Bund	Holzschuhe	—	12	120	Elberfeld St.	„	
121	H	—	3	—	Unterlagehölzer	—	700	121	Herne	Köln-Mindener	
122	H	1	1	Fass	leer	—	60	122	Mainz	Hess. Ludwigsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
123	H	7	1	—	eisernes Kammrad	—	123	Rheine	Hannoversche	
124	H	9	1	Bällchen	unbekannt	9	124	Worms	Hess. Ludwigsb.	
125	H	58	1	Kiste	„	48	125	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
126	H	444	1	„	„	—	126	Warburg	Bergisch-Märkische	
127	H	4377	1	Ballen	Schinken	100	127	Oberhausen	Köln-Mindener	
128	H B / H B K	279 / 2996	1	Kiste	Bücher und Bilder	228	128	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
129	H B	795	1	Korb	Nägel ?	20	129	Dortmund	Bergisch-Märkische	bez. Schwelm-Berge-Borbeck.
130	H/D	—	1	Sack	Kartoffeln	200	130	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
131	H E K	19	1	Kiste	leer	10	131	München	Bayer. Ostbahnen	
132	H F	4	1	Blechflasche	„	4	132	Hannover	Hannoversche	
133	H G	6442	1	Ballen	—	53	133	Konitz	Preuss. Ostbahn	
134	H G O	9299	1	Kiste	unbekannt	38	134	Hof	Bayer. Staatsbahn	
135	H H	—	1	Stück	Flacheisen	24	135	Immendingen	Württembergische	
136	H H	IX/X	2	Kisten	—	180	136	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
137	H H	2443	1	Kiste	Champagner	63	137	Kattowitz	Oberschlesische	
138	H K	1/2	2	Pack	hölz. Stiele	62	138	Steele	Bergisch-Märkische	bkl. Braunschweig-Bremen.
139	H&K	220	1	Kiste	leer	23	139	Bremen	Hannoversche	
140	H K	1904	1	—	Schraubstock	70	140	Crefeld	Bergisch-Märkische	
141	H L	1/2	2	Säcke	Seemannsgut	165	141	Danzig	Berlin-Stettiner	
142	HL	59	1	Korb	Maschinenschrauben	127	142	Bamberg	Bayer. Staatsbahn	
143	H M	1910	1	Kiste	Seife	27	143	Remscheid	Bergisch-Märkische	
144	HOH / O	711/5	5	Fass	Petroleum	1732	144	Düren	Rheinische	
145	H S	—	1	Kiste	Glas	—	145	Erfurt	Thüringische	
146	H S	10	1	Fass	—	156	146	Vohwinkel	Bergisch-Märkische	
147	|S|	2244	1	—	Pflugschaar	8	147	Giessen	Köln-Mindener	28/3 a. Wagen 6338 H.
148	H W	253	1	Sack	Spähne	111	148	Güter-Exp. Lübeck	Lübeck-Lüchener	
149	J B	—	4	Bund	Werg	98*)	149	Meerane	Sächs. Staatsb.	Im Wagen K. S. Nr. 1094 eingeg.
150	J E	1165	1	Kiste	unbekannt	25	150	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
151	J H	—	1	„	bunte Glaswaaren	—	151	Mülheim a. d. R	Bergisch-Märkische	
152	J H	3. 1.	2	Fass	leer	22 / 31	152	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
153	JHB	4772	1	„	—	458	153	Uelzen	Magdeb.-Halberst.	
154	J K	—	2	—	Achsen mit Büchsen	370	154	Viersen	Bergisch-Märkische	
155	J K	43/44	2	Körbe	Steingut	130	155	Bingerbrück	Rheinische	
156	J & K	22736/8	3	Kisten	Nudeln	62 / 61 / 71	156	Bremen	Hannoversche	beklebt Genf-Basel.
157	J L M	302	1	Kiste	Seife	224	157	München	Bayer. Staatsbahn	
158	J M	660	1	Ballen	Manufacturwaaren	69	158	Crefeld	Bergisch-Märkische	
159	J M	1063	1	Kiste	leer	24	159	Immendingen	Württembergische	
160	J P	21	1	Fass	Petroleum	330	160	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
161	J P / S	130	1	Kiste	Wein	125	161	Paderborn	Westfälische	
162	JR	10286	1	Fass	Petroleum	337	162	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
163	J&E	1695	1	Korb	leere Flaschen	40	163	Bremen	Hannoversche	
164	J V	504	1	Kiste	gefüllt	117	164	Köln, Gereon	Rheinische	
165	**K**	—	4	—	geschliff. Ofenringe	40	165	Lennep	Bergisch-Märkische	
166	K roth	—	2	Tafeln	Eisenblech	65	166	Mülheim a. d. R.	„	
167	K	3	1	Collo	8 weisse Körbe leer	21	167	Schalke	Köln-Mindener	
168	K	5	1	Kübel	Wagenfett	107	168	Villingen	Württembergische	
169	K	99	1	Korb	Eisenwaare	234	169	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	
170	K	317	1	Ballen	unbekannt	25	170	Osterath	Rheinische	
171	K	347	1	Sack	Bohnen	180	171	Köln, Gereon	„	
172	K	353	1	Kiste	Wurst	125	172	Annen	Bergisch-Märkische	bez. Annen.
173	K	354	1	„	Fleisch	15	173	„	„	
174	K	557	1	Fass	Kreide	227	174	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
175	K	17781	1	Ballot	Farbe	55	175	Schwarzenbach	Bayer. Staatsbahn	
176	Henninger / K A B	3020	1	Bierfass	leer	40	176	Hannover	Hannoversche	
177	K C	10	1	Korb	Nägel	103	177	Düren	Rheinische	
178	K E	423	1	Sack	—	—	178	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
179	K H	493	1	Kiste	Wollwaaren?	212	179	Höxter	Westfälische	
180	K / K v. K	diverse	10	Gebinde	leer	2169	180	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
181	K V W	3129/30	2	Ballen	unbekannt	365	181	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
182	**L**	11/12	2	Kisten	Bier	—	182	Aachen	Rheinische	bekl. Dresden-Halberstadt.
183	L	426/7	2	„	unbekannt	—	183	Goslar	Braunschweigische	
184	L	757	1	Ballen	Manufacturwaaren	73	184	Herne	Köln-Mindener	
185	L C	100	1	Kiste	gefüllt	30	185	Köln, Gereon	Rheinische	bekl. Walkenried-Leipzig-Nordhausen-Rossla (Eilgut)
186	L & E	2155	1	„	leere Weinflaschen	55	186	Walkenried	Hannoversche	
187	L L	29	1	—	eisernes Bettgestell	50	187	Güldenboden	Preuss. Ostbahn	
188	L N	6775	1	Kiste	Wasserstandgläser	22	188	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
189	L V	5	1	Ballot	—	—	189	M.-Gladbach	„	
190	L W	1/3	3	Fässer	Naphta	—	190	Viersen	„	
191	**M**	—	2	—	eiserne Töpfe	—	191	Nordhausen	Halle-Cassel	
192	M	34	1	Collo	Bretter (Bettstelleinlagen)	40	192	Bremen	Hannoversche	
193	M	200	1	Kiste	Cigarren	80	193	Rheine	Westfälische	bekl. Bentheim.

*) Centner?, wie im Manuscript steht. Die Red.

Laufende Nr.	Der Colli							Lagerort			Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
194	M	354	1	Fass	Petroleum	—	—	194	M.-Gladbach	Bergisch-Märkische	
195	M	750	1	Kiste	Butter	—	72	195	Kupferdreh	„	
196	M	968	1	Balleu	Speck	—	164	196	Barm-Rittershausen	„	bez. Rittershausen.
197	M	6157	1	Fass	unbekannt	—	126	197	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
198	M A	—	2	Körbe	Fische	—	120	198	Esseu	Köln-Mindener	
199	M B	VIII	1	Collo	Bettstelle	—	35	199	Cöln G.	Rheinische	
200	M K	825	1	Kiste	gefüllt	—	90	200	Duisburg	„	
201	M K W	928	1	Korbflasche	Säure	—	65	201	Lennep	Bergisch-Märkische	
202	M Q	3251	1	Kiste	gefüllt	—	180	202	Cöln G.	Rheinische	
203	M U	1169	1	—	Wagendecke	—	—	203	München	Bayer. Ostbahnen	
204	M V	304	1	Ballen	Baumwollewaaren	—	71	204	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
205	N A B	6471	1	Bierfass	leer	—	36	205	Hannover	Hannoversche	
206	N P	1059	1	Kiste	leere Kisten	—	80	206	Hannover	„	
207	O	—	1	Sack	Kartoffeln	—	100	207	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
208	O	1	1	—	Schmiedeform	—	57	208	Steele	„	
209	O resp. D	3 752	1	—	Sicherheitsventil	—	118	209	Wegersleben	Braunschweigische	identisch mit D Nr. 752, d. qu. Collo zwei Markirungen trägt.
210	O K	7582	1	Kiste	Eisenwaaren	—	44	210	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
211	O K	15673	1	„	Farbwaareu	—	53	211	Münster	Westfälische	
212	P M	78	1	Fässchen	Colonialwaaren	—	78	212	Lennep	Bergisch-Märkische	
213	P M	76/77	2	„	Zucker	—		213			
214	P N	8808	1	Barell	amerik. Weizeumehl	—	200	214	Bremen	Hannoversche	
215	P S	2627	1	Pack	Glanzpapier	—	88	215	München	Bayer. Staatsbahn	
216	R	—	1	Sack	Garn	—	36	216	„	Bayer. Ostbahnen	
217	R Cöln	—	1	Tafel	Zinkblech	—	—	217	Cöln, Gereon	Rheinische	
218	R	11	1	Koffer	getragene Kleider etc.		40	218	Bebra	Frankfurt-Bebraer	
219	R	14	1	Sack	Mehl		200	219	Herdorf	Kölu-Mindener	
220	R C	1	1	Fass	leer	—	30	220	Hersbruck	Bayer. Ostbahnen	
221	R E G	908	1	—	Decke	—	—	221	Frankfurt, Ostbahuh.	Hess. Ludwigsb.	aus Wagen 4145 B. St. B.
222	R G	32	1	Kiste	Eisensteine	—	374	222	Kattowitz	Oberschlesische	
223	R H	147	1	Korb	Eisenwaaren	—	95	223	Crefeld	Bergisch-Märkische	
224	R K	5	1	Sack	Kartoffeln	—	97	224	Steele	„	
225	R K	3017	1	Kiste	Kleider	—	72	225	Colberg	Berlin-Stettiuer	
226	R L	251	1	Korb	Eisenwaaren	—	124	226	Elberfeld D.	Bergisch-Märkische	
227	R M	3658	1	Fass	leer	—	18	227	Deutz	Köln-Mindener	
228	S	—	1	Sack	altes Schuhzeug	—	31	228	Münden	Hannoversche	
229	S	7	1	Pack	Papier	—	40	229	Münster	Westfälische	
230	S	3352	1	Fass	Terpentin	—	425	230	Giessen	Köln-Mindener	
231	S C	20	1	Kiste	gefüllt	—	90	231	Cöln, Gereon	Rheinische	
232	S C	332	1	„	leer	—	59	232	Breslau	Niederschles.-Märk.	In Breslau aufgegeben. Der unbekannte Aufgeber hat sich vor der Frankirung mit dem Frachtbriefe entfernt.
233	S & C	2736	1	Sack	Holzstifte	—	—	233	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
234	S E	4006	1	Fass	Rüböl	—	90	234	Herdorf	Kölu-Mindener	
235	S G	155	1	Sack	Kälberhaare	—	23	235	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
236	S G F	4989	1	Kiste	Sägen	—	66	236	Freienwalde a/O.	Berlin-Stettiner	
237	S S	—	1	Pack	Schaufelu	—	65	237	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
238	St.	1/10 13/21	22	Stück	neue Zuber	—	134	238	Aschaffenburg	Bayer. Staatsbahn	
239	S & W	680	1	Kiste	leer	—	34	239	Magdeburg Unterw.	Magdeb.-Halberst.	
240	T D Z	25	1	Fass	Petroleum	—	387	240	Oberhausen	Köln-Mindener	
241	T N	2023	1	Korb	Eisenwaaren	—	235	241	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
242	[illegible]	—	1	Fass	—	—	186	242	Konitz	Preuss. Ostbahu	
243	V C Kriesen	793	1	Sack	gefüllt	—	105	243	Aachen	Rheinische	
244	[illegible]	6000	1	Kiste	Lichte	—	114	244	Elberfeld	Bergisch-Märkische	
245	V W B	—	1	Fass	Butter	—	112	245	Hamburg	Berlin-Hamburger	
246	W	—	1	„	Stärke	—	111	246	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
247	W	1	1	Sack	Kleider	—	20	247	Kattowitz	Oberschlesische	
248	W	8	1	Collo	Ofentheile	—	—	248	Leipzig	Thüringische Bahn	
249	W B	26	1	Korb	Eisenwaaren	—	20	249	Halle	Halle-Casseler	
250	W B C	—	3	Ballen	Wollsäcke	—	815	250	Münster	Westfälische	Seit 4. Juli 1871.
251	W B & C	4233	1	Kiste	—	—	121	251	Elbing	Preuss. Ostbahn	
252	W D	453	1	Pack	Papierabfall	—	32	252	Emden	Westfälische	
253	W G	3386	1	Kiste	gefüllt	—	62	253	Cöln, Gereon	Rheinische	
254	W H	29	1	„	—	—	80	254	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkische	
255	W H	945	1	Korb	Nägel	—	84	255	Kattowitz	Oberschlesische	
256	W J	898	1	Fass	—	—	276	256	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkische	Adr.: Königl. Iuf.-Rgt. Nr. 16 Giessen.
257	W M	5	1	Ballen	—	—	45	257	Konitz	Preuss. Ostbahn	
258	W R	7	1	Pack	Körbe, leer	—	28	258	Deutzerfeld	Köln Mindener	
259	W R	271	1	Kiste	gefüllt	—	35	259	Cöln, Gereon	Rheinische	
260	W & S	3008/10	3	Ballen	Rothgarn	—	723	260	Giessen	Köln-Mindener	
261	W S N	—	1	Sack	Rüben	—	96	261	Berlin	Berlin-Stettiner	
262	W W	47	1	Kiste	Lampentheile	—	55	262	Deutz	Bergisch-Märkische	
263	Z	11	1	Sack	Dünger	—	103	263	Mainz	Hess. Ludwigsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Colli mit Adressen sign.:					
264	Arnstadt.	31	1	—	Seil —	—	264	Dortmund	Köln-Mindener	
265	Ernst Beier Wiesa.	222	1	Sack	Hafer —	87	265	Schwarzenberg	Sächs. Staatsbahn	
266	Bischoff & Hasebrück.	6	1	—	Decke —	35	266	Schalke	Köln-Mindener	
267	S. Blum.	—	10	Bündel	leere Säcke —	—	267	Passau	Bayer. Ostbahnen	
268	Hof in Hegnenberg.	—	1	Fass	leer —	40	268	Mühlacker	Württembergische	
269	Junker & Heinemann, Magdeburg.	—	1	Stück	Plan —	—	269	Nienhagen	Magdeb.-Halberst.	
270	C. Just.	—	1	Sack	Kartoffeln —	208	270	Berlin	Berlin-Stettiner	
271	Keim, Schäfer in Sonderhofen b/Ochsenfurt.	—	1	Korb	Wäsche —	16	271	Gunzenhausen	Bayer. Staatsbahn	
272	Lang.	4	1	Bierfässchen	leer —	6 Lit.	272	Plochingen	Württembergische	
273	S. Marix.	1437	1	Bierfass	„ —	36	273	Frankfurt	Nassauische	
274	Megenhardt in Urach.	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	200	274	Mühlacker	Württembergische	
275	Meyer Verden.	—	1	„	leere Säcke —	119	275	Bremen	Hannoversche	theilweise signirt W. F. Runerfeld (Achim).
276	Moritz Pinkas.	—	1	„	Farbholz —	35	276	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
277	Richter & Cie. Aschersleben.	—	1	„	Säcke —	70	277	Hof	Bayer. Staatsbahn	
278	A. Riebeck.	3799	1	Ballon	Solaröl —	140	278	Grimmenthal	Werra-Bahn	
279	Roche & Kesselring Romanshorn.	—	1	Pack	leere Säcke —	46	279	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
280	L. Rybnick.	6	1	Kiste	verfaulte Aepfel und Wäsche —	55	280	Thorn	Preuss. Ostbahn	
281	Sagan Görlitz.	159	1	Koffer	Musterproben —	78	281	Görlitz	Niederschles.-Märk.	
282	Georg Sandler Culmbach.	—	1	Fass	Bier —	320	282	Hof	Bayer. Staatsbahn	
283	M. H. Schäfer Breslau.	—	1	Stumpf	Säcke —	40	283	„	„	
284	E. Schlommer Lübeck.	—	1	Sack	Weizen —	200	284	Strassburg	Reichsbahn	
285	Siegen Glasglocke.	—	1	Kiste	gefüllt —	40	285	Siegburg	Rheinische	
286	Leopold Spatz Minden.	—	1	Blechflasche	leer —	1	286	Hannover	Hannoversche	
287	Stettiner Walzmühle.	—	1	Sack	leere Säcke —	47	287	Bremen	„	theilweise signirt W. Rotters Dampfmühle (Lübeck).
288	Stöverding & Möning Dampfmühle in Papenburg.	—	1	Pack	leere Säcke —	30	288	Essen	Bergisch-Märkische	
289	Strassburg.	4165	1	Fass	leer —	73	289	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
290	Tivoli.	—	$^1/_8$	Tonne	Bier —	—	290	Landsberg	Preuss. Ostbahn	
291	Ernst Uhlmann Chemnitz.	2175	1	Sack	Hafer —	97	291	Schwarzenberg	Sächs. Staatsbahn	
292	Joh. Weiseheimer in Osthofen.	—	1	Pack	Säcke —	62	292	Giessen	Köln-Mindener	
293	M. L. St. Westerhüsen	—	1 2	— —	Viehgitter und Bohlen —	—	293	Vienenburg	Magdeb.-Halberst.	
294	Zerbst.	—	1	Sack	Kartoffeln —	124	294	Berlin	Berlin-Stettiner	
					Colli mit Nummern signirt:					
295	weiss	I	5	—	Holzmodelle —	4	295	Langenberg	Bergisch-Märkische	
296	blau	I	1	Bund	Eisen —	12	296	Coburg	Werrabahn	
297	roth	II	2	Stäbe	Eisen —	81	297	Lichtenfels	„	
298	roth	III	1	Stab	Eisen —	8	298	Salzungen	„	
299	grün	IIII	3	Stäbe	Flacheisen —	40	299	Saalfeld	Thüringische	
300	No. 5	1042	1	Fass	leer gebr. —	38	300	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
301	—	15	1	Pack	Eisendrath —	20	301	Aachen	Rheinische	
302	$26 \times 1^1/_2$	—	4	Bund	Bandeisen —	200	302	Liegnitz	Niederschles.-Märk.	
303	—	33	1	„	eis. Schaufeln —	16	303	Immendingen	Württembergische	
304	—	107	1	Holzlade	— —	44	304	Leipzig	Thüringische	Eilgut.
305	—	342	1	Stück	Latirbaum —	—	305	Frankfurt	Main-Neckarbahn	
306	—	387	1	Kiste	leere Flaschen —	57	306	München	Bayer. Ostbahnen	
307	—	522	3	Colli	eiserne Ofentheile —	31	307	Berlin	Berlin-Anhaltische	
308	—	591	1	Fass	Petroleum —	300	308	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
309	—	828	1	—	Korbkoffer	—	58	309	Schwerin	Friedrich-Franz-B.	mit Band umschnürt.
310	—	1623	2	—	Steine	—	—	310	Frankfurt, Westbhf.	Hessische Ludwigsb.	
311	—	7609 7612/5	5	Ballen	Wolle	—	—	311	Aachen M.	Bergisch-Märkische	
312	—	26211	1	Pack	Säcke	—	12	312	Dortmund	„	
					D. Colli mit Figuren signirt:						
313		841	1	Kiste	Arrac	—	64	313	Thorn	Preuss. Ostbahn	
314		6901	1	Ballen	Feldsaamen	—	52	314	Güldenboden	„	
315	θ	452	1	Pack	Catechu	—	119	315	Lüneburg	Hannoversche	
316	θ	453	1	Kiste	Farbewaaren	—	41	316	„	„	
317	0	2755	1	„	Eisenwaaren	—	102	317	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
318	S	3429/43	14	Kisten	Feuerzeug	—	—	318	Hochfeld	Rheinische	
319	C C	103	1	Ballen	Wolle	—	518	319	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
320	CF	3486/9	4	Kisten	leer	—	50	320	Hannover	Hannoversche	
321	C SC	7195	1	Kiste	Feuerzeug	—	18	321	Mülheim	Köln-Mindener	
322	F 59	5	1	„	gefüllt	—	43	322	Köln, Gereon	Rheinische	
323	GB	7047	1	„	Schnupftabak	—	24	323	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
324	S JDB H C	401/9 398	10	Kisten	Mineralwasser	—	2615	324	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
325	HS D	1406 204	1	Sack	Wachs	—	177	325	Lingen	Westfälische	
326	L	42	1	Fass	—	—	327	326	Elbing	Preuss. Ostbahn	
327	R	1980	1	„	Eisenwaaren	—	915	327	Lübeck, Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	25/3. aus Wagen 1106 K. M.
328	EB	8521	1	Kiste	Farbewaaren	—	25	328	Berlin	Preuss. Ostbahn	
329	G	233	1	Glasballon	leer	—	25	329	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
330	GB	5428	1	Kiste	Tabak	—	30	330	Halle	Thüringische	
331	J	497	1	Pack	Papier	—	120	331	Kattowitz	Oberschlesische	
332	L	206/9	4	Kisten	Gummi	—	646	332	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
333	SM	2891	1	Kiste	unbekannt	—	135	333	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
334	Z	399	1	Fass	Wurst	—	240	334	Elberfeld St.	Bergisch-Märkische	
335	FS	1285	1	Kiste	leer	—	10	335	Hannover	Hannoversche	
336	HHMH	4960	1	Fass	—	—	78	336	Ballenstedt	Magdeb.-Halberst.	
337	M	1/5	5	Körbe	leere Flaschen	—	379	337	Bremen	Hannoversche	
338	AL	911	1	Kiste	Wein	—	129	338	Uelzen	Magdeb.-Halberst.	
339	CM	313	1	Ballen	wollene Waaren	—	110	339	Thorn	Preuss. Ostbahn	
340	H	104	1	„	—	—	92	340	Insterburg	„	
341	KC	35632/3	2	Kisten	Seife	—	120	341	Mülheim	Köln-Mindener	
342	S	74	1	Kiste	—	—	90	342	Konitz	Preuss. Ostbahn	
343	7/H	689	1	Fass	leer	—	32	343	Leinefelde	Halle Casseler	
344		423	1	„	leer	—	17	344	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
345		—	1	Bürde	Rundeisen	—	90	345	Lüttringhausen	Bergisch-Märkische	
346		5	1	Sack	Kartoffeln	—	182	346	Königsberg	Preuss. Ostbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Signatur. Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
347	[illegible]	492/3	2	emball. Kisten	unbekannt	—	201 96	347	Oberlahnstein	Nassauische	
348	[illegible]	3084/5	2	Säcke	"	—	276	348	München	Bayer. Staatsbahn	
349	0 weiss	—	1	Stange	Unterpflugeisen	—	84	349	Filehne	Preussische Ostbahn	
					E. Colli ohne Signatur:						
350	—	—	1	Ballen	Lumpen	—	54	350	Stettin	Berlin-Stettiner	
351	—	—	2	"	Speck	—	414	351	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
352	—	—	1	Blechballon	leer	—	12	352	Landstuhl	Pfälzische	
353	—	—	4	Stück	alte leere Glasballons	—	—	353	Berlin	Berlin-Anhaltische	
354	—	—	1	—	hölzerne Bank	—	67	354	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
355	—	—	5	Bund	Bast	—	3	355	Fulda	Frankfurt-Bebraer	
356	—	—	1	Stück	Latirbaum	—	—	356	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
357	—	—	2	—	kieferne Bohlen	—	—	357	Landsberg	Preuss. Ostbahn	
358	—	—	1	Fass	leer	—	57	358	München	Bayer. Ostbahnen	
359	—	—	1	"	Wein	—	80	359	Aachen	Rheinische	
360	—	—	20	Fässer	Petroleum	—	4382	360	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
361	—	—	1	Glasflasche	mit Weiden überzogen		1	361	Seelze	Hannoversche	
362	—	—	1	Kiste	Essenzen	—	23	362	München	Bayer Ostbahnen	
363	—	—	1	Korb	1 alte Blechtafel	—	—	363	Berlin	Berlin-Anhaltische	
364	—	—	1	Stange	Eisen	—	16	364	Schwerin	Friedrich-Franz-B.	
365	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	—	58	365	Neuss	Bergisch-Märkische	
366	—	—	2	Colli	altes Eisen	—	68	366	Terespol	Preuss. Ostbahn	
367	—	—	1	Bund	Bandeisen	—	105	367	Erfurt	Thüringische	
368	—	—	1	Bürde	Drahteisen	—	50	368	Lennep	Bergisch-Märkische	
369	—	—	1	Bund	Flacheisen	—	24	369	Schwarzenbach	Bayer. Staatsbahn	
370	—	—	3	Stangen	"	—	—	370	Vohwinkel	Bergisch-Märkische	
371	—	—	7	Stäbe	"	—	310	371	Hannover	Hannoversche	
372	—	—	3	Stangen	□Eisen	—	60	372	Lennep	Bergisch-Märkische	
373	—	—	6	"	"	—	400	373	Regensburg	Bayer Ostbahnen	
374	—	—	12 / 14	" / "	" / Rundeisen	— / —	1205	374	Braunschweig	Braunschweigische	
375	—	—	2	—	Wagenachseneisen	—	111	375	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
376	—	—	1	Bürde	Federstahl	—	34	376	Meiningen	Werrabahn	
377	—	—	1	"	Stahl	—	142	377	Limburg	Bergisch-Märkische	
378	—	—	1	Block	Zinn	—	73	378	Minden	Köln-Mindener	
379	—	—	1	—	abgebroch. Bufferstange		—	379	Hamburg	"	
380	—	—	1	—	Kette	—	—	380	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
381	—	—	1	—	Bindekette 30′ lang	—	34	381	Düsseldorf	Köln-Mindener	
382	—	—	1	—	Kohlenkanne	—	3	382	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
383	—	—	1	—	Kohlenpfanne	—	2	383	Coburg	Werrabahn	
384	—	—	1	Parthie	alte Maschinentheile	—	197	384	Berlin	Berlin-Anhaltische	
385	—	—	2	—	Schienen	—	644	385	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
386	—	—	1	Bund	Verkuppelungen	—	—	386	Stolberg	"	
387	—	—	1	schwarzer Holzkoffer	Kleider	—	73	387	München	Bayer. Ostbahnen	
388	—	—	1	Korb	1 alte Steinkruke	—	—	388	Berlin	Berlin-Anhaltische	
389	—	—	1	Holzlade	Kleider	—	103	389	Leipzig	Thüringische	Eilgut.
390	—	—	1	Päckchen	Garne	—	1½	390	Berlin	Preuss. Ostbahn	
391	—	—	1	"	gefüllt	—	3	391	Cöln, Gereon	Rheinische	
392	—	—	1	Packen	Düten	—	21	392	Bremen	Hannoversche	
393	—	—	1	Pack	Sägen	—	16	393	Braubach	Nassauische	
394	—	—	1	"	Säcke	—	28	394	Berlin	Berlin-Stettiner	
395	—	—	1	"	leere Säcke	—	34	395	Essen	Bergisch-Märkische	
396	—	—	10	"	Häute	—	431	396	Cöln, Gereon	Rheinische	
397	—	—	1	—	Pfoste, $5,_{45}$ m. lg., $0,_{35}$ m. br., $0,_{10}$ m. stark.		—	397	Mügeln	Sächs. Staatsbahn	
398	—	—	1	Sack	Gerste	—	210	398	Thorn	Preuss. Ostbahn	
399	—	—	1	"	Guano	—	150	399	Nechlin	Berlin-Stettiner	
400	—	—	1	"	Kartoffeln	—	110	400	Oberhausen	Köln-Mindener	
401	—	—	1	"	Kleider	—	12	401	Strassburg	Reichsbahn	
402	—	—	1	"	Kugeln u. Schrot	—	140	402	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
403	—	—	1	"	Lumpen	—	30	403	Cassel	"	
404	—	—	1	"	"	—	60	404	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
405	—	—	1	"	Reis	—	202	405	Lennep	Bergisch-Märkische	
406	—	—	5	Säcke	Mehl	—	1005	406	München	Bayer. Ostbahnen	
407	—	—	1	—	Spriegel	—	—	407	Vienenburg	Magdeb.-Halberst.	
408	—	—	10	—	Enden alte Stricke	—	—	408	Schönhausen	Magdeb.-Halberst.	
409	—	—	15	Colli	Winden	—	—	409	Cöln, Gereon	Rheinische	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A F	2327	1	Kiste	unbekannt	—	42	1	Szerencs	Theissbahn	Pest-Terebes.
2	A H F	—	1	—	Eisentreppe	—	278	2	Budapest	Ungar. Staatsbahn	v. Steinbruch.
3	A M	1006	1	Kiste	leer, alt	—	20	3	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
4	A N	2	1	Kiste	unbekannt —	321	4	Fülek	Ungar. Staatsbahn	v. Banréve.
5	AR	34	1	„	unbekannt —	123	5	Krakau	Kaiser Ferd.-Nordb	
6	**B**	2	1	Fass	Borovicska —	142	6	Budapest	Ungar. Staatsbahn	Poprád-Rima Szombath.
7	B	185	1	Sack	Pech —	70	7	Grulich	Mähr. Grenzbahn	
8	B	418	1	Ballen	Bäume —	21	8	Szerencs	Theissbahn	Pest-Hommona
9	B K	968	1	Korb	unbekannt —	27	9	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	bez. Prag-Sobeslau.
10	B S	—	1	Bund	Eisen —	112	10	Szolnok	Ungar. Staatsbahn	v. Hatvan.
11	B U	2662	1	Fass	leer —	28	11	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
12	**C** J	87	1	„	„ —	31	12	Losoncz	Ungar. Staatsbahn	v. Sillein.
13	C K	—	1	Ballen	Bagarialeder —	27	13	Budapest	„	v. Bereghszáz.
14	C N	3512	1	„	unbekannt —	82	14	Leoben	Kronpr. Rudolf-B.	
15	C R	9674	1	Korb	52 Flaschen Tinte —	23	15	Saaz	Buschtêhrader	
16	**E**	8349	1	„	Lack —	24	16	„	„	
17	**F**	1/11	11	Ballen	leere Säcke —	580	17	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
18	F	36	1	„	Hadern —	200	18	Fiume	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
19	F L C	296	1	Kiste	leer —	20	19	Wien	Kaiser Fr.-Josef-B.	
20	**G**	—	1	Sack	Thonerde —	410	20	Krakau	Kaiser Ferd.-Nordb.	
21	G	377	1	Kiste	Wollwaaren —	480	21	Ala	Oesterr. Südbahn	
22	G G	4588 71	1 1	Fass Bund	leer — Holzwaaren —	185 33	22	Miskolcz	Ungar. Staatsbahn	v. Pest.
23	G W	964	1	Kiste	unbekannt —	23	23	Szerencs	Theissbahn	
24	HK	835	1	Ballen	leere Wollsäcke —	72	24	Gyoma	„	Pest-LTolcsva.
25	H P	—	1	Fass	leer —	79	25	Saaz	Buschtêhrader	Pest-Gyoma.
26	**J** B	5/7	2	„	„ —	67	26	Prerau	Kaiser Ferd -Nordb.	
27	J B	286	1	Kiste	Kurzwaaren —	124	27	Szolnok	Ungar. Staatsbahn	bez. Kronstadt.
28	J R Z	360	1	„	unbekannt —	56	28	Szerencs	Theissbahn	Pest-Hommona.
29	J H	12	1	Pack	Riemen —	7	29	Tokaj	„	Pest-Tokaj
30	J L F	186	1	Kiste	unbekannt —	55	30	Szerencs	„	Pest-Terebes.
31	J P	1789	1	„	Wein —	70	31	Wien	Kaiser Ferd. Nordb.	
32	**L**	4344	1	„	Südfrüchte —	66	32	Köflach	Graz-Köflacher	
33	L	5488	1	Fass	leer —	27	33	Saaz	Buschtêhrader	
34	L A	diverse	3	Kisten	Zündhölzchen —	1066	34	Dolhasca	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumänische Linien	
35	LS	5534	1	Fass	leer —	98	35	Kanisza	Oesterr. Südbahn	
36	**M**	—	1	Ballen	Säcke —	15	36	Carlsbad	Buschtêhrader	
37	M H	397	1	Kiste	Porcellan —	397	37	Jägerndorf	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 25/3. 1874.
38	M S S	310	1	Fass	leer —	160	38	Arad	Theissbahn	Margizan-Perjamos.
39	M S S	311	1	„	Eisenwaaren —	210	39	Czegléd	„	Göllnitz-Déva.
40	**N** P	671	1	Kiste	1 Seifenschale 1 Kammschale 1 Pomadeschale 1 Wasserkanne 1 Lavoir	19	40	Saaz	Buschtêhrader	
41	N P F	10901	1	Ballen	Papier —	112	41	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumänische Linien	
42	N R	6514	1	Korb	Oel —	28	42	Saaz	Buschtêhrader	
43	N R	6518	1	„	2 Pack Oblaten 1 Sack Bittersalz 1 Sackl Orangenschalen 1 Sackl Weihrauch 1 Sackl Gummi-Arab. 1 Sackl Badeschwämme	51	43	„	„	
44	**P**	43	1	—	Hebel —	67	44	Tounj	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
45	P A P	126 —	1 1	Ballen „	unbekannt —	110	45	Olmütz	Kaiser Ferd.-Nordb	
46	**R**	66	1	Kiste	Unschlitt —	44	46	Michelob	Buschtêhrader	
47	R E G	1867 3088 914	3	Stück	Theerplachen —	129 148 153	47	M. A. V. Steinbruch	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
48	R P	3626	1	Kiste	unbekannt —	119	48	Wien	Kaiser Ferd -Nordb.	
49	R W	14	1	Ballen	unbekannt —	44	49	„	„	
50	**S**	3	1	Fass	Flüssigkeit —	1630	50	Krakau	„	
51	S	87	1	Kiste	Maschinentheile —	41	51	Saaz	Buschtêhrader	
52	S B C	6431	1	Fass	Kümmelbranntwein —	49	52	„	„	
53	S E G	1074	1	Stück	Theerplache —	50	53	Gyöngyös	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
54	S F	—	1	Fass	Branntwein —	142	54	Fiume	„	Karlstadt-Fiume.
55	S F	10	1	Ballen	Manufactur —	44	55	Budapest	„	v. Fülek.
56	S L	287	1	„	Lampendochte —	38	56	Pilsen	Böhm. Westbahn	
57	S P	4	1	Kiste	unbekannt —	30	57	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
58	S R	2743	1	Fass	leer —	27	58	Saaz	Buschtêhrader	
59	**T** & F	986	1	„	unbekannt —	36	59	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
60	T K	3382	1	Kiste	leer —	—	60	Komotau	Bushtêhrader	
61	**W** R	908	1	Fass	„ —	58	61	Saaz	„	
62	W R C S W	881 578	1 1	Kiste „	Holzspulen —	245 513	62	Prag	Böhm. Westbahn	
63	W S	3	1	„	unbekannt —	42	63	Szerencs	Theissbahn	Pest-Hommona.

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur — Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Colli mit Adressen sign.:					
64	Adresse.	—	1	Kiste	Kleider —	62	64	Feled	Ungar. Staatsbahn	v. Steinbruch (S T E G).
65	Bodenbach.	1025	2	Stück	Theerplachen —	101	65	M. A. V. Steinbruch	„	Scontrirung.
66	Bücher.	—	1	Kiste	Bücher —	62	66	Leoben	Kronpr. Rudolfbahn	
67	Bürgl Bräuhaus gegründet 1872.	—	10	Fass	leer, à 1 Eimer, —	450	67	Pilsen	Böhm. Westbahn	
68	Elsass-Lothringen.	1166	1 1	Stück „	Theerdecke Leine —	—	68	Prag	„	
69	Feled.	—	1	Bund	Fenstergitter —	41	69	Bánréve	Ungar. Staatsbahn	von Wien via Stein- [bruch.
70	Feuerstein.	—	1	Ballen	leere Säcke —	30	70	Miskolcz	„	v. Przemysl.
71	Löffler.	17	1 1	Stück	leeres Fass —	31 23	71	„	„	bez. Feled-Miskolcz [v. Pest.
72	N. M. G. Neuburg.	1. 3	2	Säcke	Holzkohle —	300	72	Graz	Graz - Köflacher	
73	Neumann.	—	2	Fass	Bier, à 1/2 Eimer, —	164	73	Stubnyafürdo	Ungar. Staatsbahn	von Teschen.
74	Pass.	6	2	Pack	Körbe —	150	74	Amstetten	Kronpr. Rudolfbahn	
75	Pass.	298	1	Ballen	leere Säcke —	37	75	Scheifling	„	
76	Pester Barka Dampfmühle.	3	1	Sack?	Mehl —	172	76	Kopreinicz	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
77	Cut. Pfannberg.	—	6	Stück	leere Kohlensäcke —	18	77	Köflach	Graz-Köflacher	
78	Cut. Pfannberg.	—	1	—	leerer Getreidesack —	1	78	„	„	
79	Plesch.	—	2 1	Pack	leere Säcke —	73 38	79	Arad	Theissbahn	
80	Plombe.	2	1	Sack	Mehl —	136	80	Stankau	Böhm. Westbahn	
81	Regie.	—	12	Stück	Unterlagshölzer —	4	81	Altsohl	Ungar. Staatsbahn	von Pest.
82	Schötzsche Weissmühle.	—	1	Sack	Mehl —	210	82	Kremnicz	„	von Bielitz-Biala.
83	Franz Skodny.	—	1	Stück	Sessel —	10	83	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
					C. Colli mit Nummern sig.:					
84	—	4	1	Kiste	unbekannt —	70	84	M. A. V. Steinbruch	Ungar. Staatsbahn	Lupkov.
85	—	21. 22	1	Fass	leer —	350	85	Bucecea	Lemb.-Cz. Jassy E. Rumän. Linien	
86	—	29	1	Stück	Salz —	32	86	Grulich	Mähr. Grenzbahn	
87	—	94	1	„	brauner Holzkoffer —	70	87	Klagenfurt	Kronpr. Rudolfbahn	
88	—	1466	1	Kiste	Eisenblech —	175	88	Nyiregyháza	Theissbahn	
89	—	3131	1	Fass	leer —	6	89	Saaz	Buschtêhrader	
90	—	4320	1	Ballen	Strohpapier —	100	90	Prag	Kaiser Fr.-Josef-B.	
91	—	8085	1	Fass	unbekannt —	300	91	Kopreinicz	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
					D. Colli ohne Signatur:					
92	—	—	1	Ballen	Hadern —	32	92	Saaz	Buschtêhrader	
93	—	—	1	„	Hadern —	74	93	Fiume	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
94	—	—	1	„	Putzwolle —	89	94	Saaz	Buschtêhrader	
95	—	—	13	„	Papier —	—	95	Miskolcz	Ungar. Staatsbahn	v. Pest (S T E G).
96	—	—	34	Stück	Bretter —	2380	96	Budapest	„	v. Zágorcz.
97	—	—	349	„	Bretter —	20000	97	Fiume	„	v. Vrbovszko.
98	—	—	1	Collo	Bettzeug —	15	98	Podul	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
99	—	—	1	Fass	leer —	15	99	Kopreinicz	Ungar. Staatsbahn	Videm-Kopreinicz.
100	—	—	1	„	„ —	17	100	Marburg	Oesterr. Südbahn	
101	—	—	1	„	„ —	20	101	„	„	
102	—	—	1	„	„ —	27	102	„	„	
103	—	—	1	„	„ —	60	103	„	„	
104	—	—	2	„	„ —	208	104	Botosani	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
105	—	—	6	„	leere, gebr. Theerfässer	240	105	Grulich	Mähr. Grenzbahn	
106	—	—	22	„	leer (alt von Thonerde)	430	106	Pilsen	Böhm. Westbahn	
107	—	—	5	Stück	Fensterrahmen —	112	107	Saaz	Buschtêhrader	
108	—	—	1	—	Hebel —	65	108	Fiume	Ungar. Staatsbahn	von Karlstadt.
109	—	—	24	Stück	Kippen —	—	109	Fülek	„	von Pest.
110	—	—	1	Kiste	diverse —	41	110	Fiume	„	Scontrirung.
111	—	—	4	Stück	Kisten —	—	111	Miskolcz	„	von Pest (S T E G).
112	—	—	1	„	Eisenblech —	55	112	Felixdorf	Oesterr. Südbahn	
113	—	—	1	Bund	Bandeisen —	54	113	Saaz	Buschtêhrader	
114	—	—	1	„	Hufstabeisen —	29	124	„	„	
115	—	—	2	„	Reifeisen —	56	115	Neusohl (Beszterczele)	Ungar. Staatsbahn	von B. Csalea.
116	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	39	116	Budapest	„	von S. Tarjan.
117	—	—	3	„	Eisenröhren —	—	117	Miskolcz	„	von Gyöngyös.
118	—	—	2	Bund	schmiedeiserne Roste —	260	118	Horovic	Böhm. Westbahn	
119	—	—	1	Stück	Brechstange —	16	119	Leoben	Kronpr. Rudolf-B.	
120	—	—	1	„	Radlkette —	80	120	Oderberg	Kaiser Ferd.-Nordb.	
121	—	—	5	„	Militär-Kotzen —	—	121	Budapest	Ungar. Staatsbahn	von Kaschau.
122	—	—	1	Korb	leer —	4	122	Saaz	Buschtêhrader	
123	—	—	1	Schmalzkübel	„ —	42	123	Steinamanger	Oesterr. Südbahn	
124	—	—	11	Stück	Möbel —	—	124	Miskolcz	Ungar. Staatsbahn	v. Pest (S T E G).

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
125	—	—	1	Pack	Säcke —	24	125	Marburg	Oesterr. Südbahn	
126	—	—	1	„	Säcke —	26	126	Oedenburg	Oesterr. Südbahn	
127	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	38	127	Budapest	Ungarische Staatsb.	v. Tisza-Lúcz.
128	—	—	1	Stück	Pflugmesser —	7	128	Miskolcz	Theissbahn	
129	—	—	1	—	Maschinenriemen —	—	129	Komotau	Buschtêhrader	
130	—	—	5	Säcke	Erdäpfel —	613	130	Budapest	Ungar. Staatsbbahn	von Kisvarda.
131	—	—	1	„	Federn —	7	131	Welsberg	Oesterr. Südbahn	
132	—	—	1	„	„ —	23	132	Gr. Wardein	Theissbahn	N. Karoly Tapia-György.
133	—	—	1	„	Gerste —	139	133	Budapest	Ungarische Staatsb.	v. Przemysl.
134	—	—	1	„	Grünzeug —	86	134	Budapest	„	von Tisza-Lúcz.
135	—	—	1	„	Mais —	125	135	Gr. Wardein	Theissbahn	
136	—	—	1	„	Nüsse —	185	136	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
137	—	—	1	„	Roggen —	148	137	Budapest	Ungar. Staatsbahn	v. Sillein.
138	—	—	1	„	Roggen —	156	138	Miskolcz	Theissbahn	
139	—	—	3	Säcke	Erdäpfel —	400	139	Szerencs	„	
140	—	—	3	„	Kukurutz —	370	140	Miskolcz	Ungar. Staatsbahn	v. Feled.
141	—	—	5	„	Cementkalk —	825	141	Szolnok	Theissbahn	Oravitza Fussér.
142	—	—	8	Sack	Hafer —	540	142	Fiume	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
143	—	—	2	Stück	Stricke —	90 / 70	143	Gyöngyös	„	v. Pest.
144	—	—	24 / 4 / 7	„ / „ / „	Ingenieur-Tafeln — / Spürlehnen — / Beiler —	169	144	Fiume	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung.
145	—	—	2	„	Dezimalwagen à 5 Ctr.	183	145	Prag	Böhm. Westbahn	bekl. Prag-Beraun.

Nachtrag.

Eingegangen am 9. d. M. nach Beginn des Satzes.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B A	87	1	Fass	leer —	21	1	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
2	B B	24	1	Bällchen	unbekannt —	$24^1/_2$	2	Frankfurt a. M.	„	
3	G E Rosenheim	7712	1	Fass	unbekannt —	230	3	Frankfurt a. M.	„	
4	G T K	715	1	—	leeres Fass —	120	4	Hasselt	Niederl. Staatsbahn	
5	H	—	1	Petrol.-Fass	leer —	58	5	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
6	H K	635/6	2	Ballen	Getreide —	200	6	Utrecht	Niederl. Staatsb.	
7	J G H	161	1	Fass	leer —	75	7	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
8	J L K	16	1	Rolle	Sackleinen —	97	8	Frankfurt a. M.	„	
9	J V B	24	1	—	leeres Fass —	60	9	Hasselt	Niederländ. Staatsb.	
10	L D	7559	1	Kiste	unbekannt —	67	10	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
11	P W	39	1	„	unbekannt —	164	11	Josefstadt	Süd-Nordd. Verbdgb.	
12	R	487/492	2	Ballen	Tabak —	588	12	Dordrecht	Niederl. Staatsbahn	

B. Colli mit Nummern, Zeichen und ohne Signatur:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
13	T K S	2797	1	Fass	leer —	24	13	Kuttenberg	Oesterr. Nordwestb.	
14	—	14	1	Bund	Garn —	20	14	Königshain	Süd-Nordd. Verbdgb.	
15	—	637	100	Brode	Zucker —	1800	15	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	
16	[Zeichen]	13069	1	Fass	leer —	231	16	Cassel	Main-Weser-Bahn	
17	VF (im Dreieck)	946	1	Kiste	unbekannt —	328	17	A. Paka	Oesterr. Nordwestb.	
18	—	—	2	—	Achsen —	—	18	Enschede	Niederländ. Staatsb.	
19	—	—	1	—	tannene Diele, $4,_{65}$ m. lg. $0,_{19}$ m. br.	—	19	Lang-Göns	Main-Weser-Bahn	
20	—	—	9	—	tannene Dielen —	—	20	„	„	
21	—	—	1	Bund	Säcke —	13	21	Cassel	„	
22	—	—	3	Pack	250—300 St. lose Papierduten.	—	22	Frankfurt a. M.	„	
23	—	—	1	Parthie	Pfeffer —	15	23	Frankfurt a. M.	„	
24	—	—	1	Stück	Kanonenmetall —	221	24	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
25	—	—	1	Collo	Holzwaare —	55	25	Wien	„	
26	—	—	2	Säcke	Wicken —	200	26	Iglau	„	
27	—	—	1	Ballen	Hornspäne —	299	27	Polna	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 9. Jahrgang 1874. **Leipzig, am 1. Mai 1874.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. April gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2-mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **$7\frac{1}{2}$ Sgr.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen. A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	**A**	—	1	Kiste	Weissblech	140	1	Essen	Bergisch-Märkische	
2	A	229. 2029 2815	3	Fässer	leer	59	2	Münster	Westfälische	
3	A A	100	1	Kiste	unbekannt	159	3	Brieg	Oberschlesische	
4	A B	14	div.	Gebinde	Bier	—	4	Rathenow	Magdeb.-Halberst.	
5	A B	2489	1	Sack	leere Säcke	18	5	Ulm	Württembergische	
6	A B G Moabit	—	¼	Tonne	Bier	—	6	Berlin	Preuss. Ostbahn	
7	A D	2540	1	Kiste	Hüte	52	7	Berlin	Berlin-Stettiner	
8	A F	—	2	Colli	Bettstellentheile, beklebt: Kotomierz-Kreuz	84	8	Hamb. Güterexped.	Lübeck-Hamburger	am 8/4. aus Wagen Nr. 575 B. St. entl.
9	A H	1237	1	Kiste	leer	54	9	Berlin	Berlin-Stettiner	
10	AK oder T G	59 oder 2029	1	Ballen	Lumpen	73	10	Frankf. Ostbahnhof	Hess. Ludwigsbahn	
11	A K	350	1	Collo	Pflugschaaren	5	11	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	
12	A L	3082	1	Stange	Stahl	45	12	Nürnberg	Bayer. Ostbahnen	
13	A N	236	1	Korb	Maschinentheile	110	13	Oberhausen	Bergisch-Märkische	
14	A O	—	1	Stange	Eisen	26	14	Iserlohn	„	
15	A P	194	1	Fass	Petroleum	218	15	Essen	„	
16	**B**	—	1	Korb	frische Fische	170	16	Duisburg	Köln-Mindener	
17	B	1	1	Kiste	Kleider	98	17	Barmen	Bergisch-Märkische	
18	B	1	1	Ballot	?	89	18	Gunzenhausen	Bayer. Staatsbahn	
19	B	2	1	Korb	gefüllt	190	19	Köln, Gereon	Rheinische	
20	B	4	1	Sack	Papier und Bindfaden	6	20	Soest	Bergisch-Märkische	
21	B	7	1	Koffer	Kleider	46	21	Aachen M.	„	
22	B	39⁴/₅	2	Kisten	?	—	22	Lehrte	Hannoversche	
23	B	63	1	Fass	—	60	23	Berlin	Preuss. Ostbahn	
24	B Holzminden	100	1	Collo	10 eiserne Gusstheile und ein Schloss	20	24	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
25	B	193	1	Fass	leer	31	25	Eisfeld	Werrabahn	
26	B	330	1	Kiste	leer	39	26	Paderborn	Westfälische	
27	B	431	1	„	Schachteln	76	27	Sonneberg	Werrabahn	
28	B	904	1	Korb	Ofentheile	39	28	Marburg	Main-Weser-Bahn	
29	B B	981	1	Fass	Petroleum	105	29	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
30	B C	359	1	Kiste	Leinenwaaren	—	30	Bremen	Hannoversche	
31	B C	58851 58852	2	Körbe	?	109 106	31	Basel	Reichsbahn	
32	B D	3002	1	Sack	?	—	32	Neuss	Rheinische	
33	B F	885A	1	Kiste	Blechgeschirr	68	33	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
34	Bö	3	1	Sack	Felle	56	34	Ulm	Württembergische	
35	B S	5504	1	Fass	Cichorien	140	35	Hamm	Westfälische	Seit 26. Januar cr.
36	B S J	1785	4	Stangen	Eisen	221	36	Lichtenfels	Werrabahn	
37	B V G	11	1	Decke	—	—	37	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
38	**C**	128	1	Ballen	Lumpen	—	38	Dresden	Leipzig-Dresdner	
39	C A	—	1	Korb	leer	—	39	Dresden	„	
40	C B	66	1	Kiste	Porcellan	137	40	Oberhausen	Köln-Mindener	
41	C B	183	1	„	?	120	41	Lübeck, Güterexped.	Lübeck-Büchener	am 13/4. aus Wagen 42074 B. M.
42	C B C	1533/34	2	Fässer	leer	340	42	Strassburg	Reichsbahn	
43	C E	924	1	Korb	Eisenwaaren	159	43	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
44	C F	8	1	„	gefüllt	140	44	Köln, Gereon	Rheinische	
45	C F R	1906. 1702	2	Sack	Reis	404	45	Oderberg	Oberschlesische	beklebt Leipzig-Wittenberge.
46	C F S	722. 727	2	Ballen	?	37	46	Lüneburg	Hannoversche	
47	C H	—	12 1 1	Lager Pack „	— 6 Schrauben 12 Ringe	254 8 24	47	Barop	Bergisch-Märkische	
48	C K	7755	1	Ballen	?	84	48	Germersheim	Pfälzische	
49	C L B Mastricht	25	1	Leine	—	—	49	Leipzig	Leipzig-Dresdner	

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur — Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	C M	—	1	Sack	Hafergrütze	200	50	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
51	C O	—	1	Collo	Säcke	28	51	Berlin	Preussische Ostbahn	
52	C R G	541	1	Korb	Griffel	64	52	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
53	C S	—	1	Collo	1 Brett m. 1 aufgeschraubtenMaschinenth. ansch. z. 1 Wurststopfmasch. gehg.	12	53	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
54	C S	444	1	Ballen	unbekannt	90	54	Altenbeken	Westfälische	Giessen-Schwerte bekl.
55	C S	21916	1	Kiste	4 Körbchen	63	55	Sonneberg	Werrabahn	
56	C T	5479	1	—	Blechpumpe	4	56	Haspe	Bergisch-Märkische	
57	C W	6	1	Ballen	Manufacturwaaren	340	57	Berlin	Berlin-Anhaltische	
58	**D**	—	8	Colli	Eisentheile	116	58	Warburg	Westfälische	
59	D	—	2	—	Kochmaschinen	185	59	Arnsberg	Bergisch-Märkische	
60	D	—	8	Colli	Eisentheile	116	60	Warburg	Westfälische	
61	D	1	1	Koffer	unbekannt	51	61	München	Bayer. Staatsbahn	
62	D & R	792	1	Collo	Leinen	12	62	Lennep	Bergisch-Märkische	
63	D V A	953	1	Kiste	Gemälde	262	63	Lübeck, Güter-Exp.	Lübeck-Büchener	Am 8/4. a. Wagen 2288 B H.
64	**E**	—	1	„	Nähmaschinen	—	64	Kaldenkirchen	Bergisch-Märkische	
65	E B	2824	1	„	—	25	65	Dresden	Leipzig-Dresdner	
66	E H C	4893	1	„	Stärke	173	66	Unna	Bergisch-Märkische	bez. Unna
67	E K	—	15	Stück	Stopfhämmer	102	67	Berlin	Berlin-Stettiner	
68	E K	6668	1	Pack	Sägen	57	68	Essen	Bergisch-Märkische	
69	E P	4755	1	Kiste	leer	40	69	Ludwigshafen	Pfälzische	
70	E R	818	1	„	„	18	70	Berlin	Berlin-Stettiner	
71	E W	77	1	„	Glasflaschen	130	71	Sonneberg	Werrabahn	
72	E W	428	1	„	—	184	72	Ohligswald	Bergisch-Märkische	bez. Nenheim (?)
73	**F**	—	1	—	Bügelbrett	—	73	Holzwickede	„	
74	F	4	1	Fass	leer	17	74	Rheine	Westfälische	
75	F	357/360 366	3	Ballen	Tapeten	423	75	Borbeck	Köln-Mindener	
76	F A	—	2	—	Feuertöpfe	65	76	Wetter	Bergisch-Märkische	
77	F A C	9468/9168	1	Kiste	leer	50	77	Cassel	Hannoversche	
78	F A K	3869	1	Fass	Butter	63	78	Neviges	Bergisch-Märkische	
79	F B	19 20 18	1 1 1	Sack Stuhl Sack	Kleider	98 20 88	79	Berlin	Preuss. Ostbahn	
80	F C	953	1	Kiste	leer	128	80	„	Berlin-Stettiner	
81	F D	848	1	„	unbekannt	133	81	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
82	F E	4	1	Korb	leer	10	82	Ludwigshafen	Pfälzische	
83	F F / L	2	1	Packt	leere Säcke	—	83	Dresden	Leipzig-Dresdner	
84	F H	24	1	Kiste	3 Flaschen Säure	170	84	Schwarzenberg	Sächs Staatsbahn	Aus Wagen Nr. 11060 R S entl.
85	F H	221	1	Korb	Eisenwaaren	49	85	Hamm	Bergisch-Märkische	
86	F K	1/2	2	Beutel	Erbsen	114	86	Soest	„	
87	F K	114	1	Fässl	eiserne Nägel	133	87	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
88	F K	9224	1	Kiste	unbekannt	320	88	Cöln, Gereon	Rheinische	
89	F K S	1/15	15	Fässer	Bratheringe	325	89	Berlin	Berlin-Stettiner	
90	F L	304	1	Kiste	—	174	90	Dresden	Leipzig-Dresdner	
91	F L	9405	1	„	Wein	138	91	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
92	F V	1	1	Pack	Bretter	40	92	Dortmund	Köln-Mindener	Würzburg-Cleve
93	F W	1/4	4	„	Sträucher	660	93	Greifswald	Berlin-Stettiner	
94	F W S	2076	1	Kiste	Couverts	164	94	Mainz	Hess. Ludwigsb.	Dusen-Offenbach.
95	**G**	—	2	Colli	Eisentheile (Ofentheile)	—	95	Oberhagen (Hagen)	Bergisch-Märkische	bez. Hagen (Oberhagen).
96	G	905	1	Ballen	Strohwaare	27	96	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
97	G	1861	1	Fass	leer	—	97	Dresden	Leipzig-Dresdner	
98	G B	145	1	Kiste	Früchte ?	32	98	Remscheid	Bergisch-Märkische	
99	G B	1349	1	Korb	Hufeisen	14	99	Emden	Westfälische	
100	G C	206.209	2	Körbe	kl. Muttern	120	100	Hagen	Bergisch-Märkische	
101	G C	889	1	Korb	Tabak	67	101	Creuzthal	„	
102	G D	3988	1	Fass	unbekannt	312	102	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
103	G F B	—	1	Sack	leere Säcke	76	103	Wismar	Friedrich-Franzb.	
104	G F K	715	1	Fass	leer	120	104	Hasselt	Niederländ. Staatsb.	
105	G H	15.247	2	Fässer	„	37	105	Erbach i/O.	Hess. Ludwigsb.	
106	G K	—	6	—	lose Gewichte 3 à 20 Kilgr., 3 à 50 Kilgr.	420	106	Essen	Bergisch-Märkische	
107	G K	3213	1	Bund	Eisenrohre	70	107	Lippstadt	Westfälische	
108	G P & C	5	1	Ballen	Emballage	15	108	Mainz	Hess. Ludwigsb.	Heidelberg-Darmstadt.
109	G / R	—	8	Fässchen	marin. Fische	—	109	Deutz	Bergisch-Märkische	bez. Harburg-Düren.
110	G R	207/8	2	Ballen	unbekannt	—	110	Ermsleben	Magdeb.-Halberst.	
111	G S	565	1	Fass	leer	30	111	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
112	G S	1351	1	„	„	36	112	Berlin	Berlin-Stettiner	Hönningen-Mainz.
113	G St	102	1	Ballen	—	27	113	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	
114	G T	2032	1	Kiste	Wäsche	264	114	Berlin	Berlin-Stettiner	
115	G V B	187	1	Fass	leer	333	115	Dresden	Leipzig-Dresdner	
116	G W	42	1	Collo	—	—	116	„	„	
117	G br. W	2951	1	Kiste	leer	24	117	Frankfurt Ostbahnh.	Hess. Ludwigsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
118	H Aus- & Einfahrt	10	1	Collo	Eisen von einem Telegraphen	19	118	Minden	Köln-Mindener	
119	H	223	1	Fass	leer, neu	30	119	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
120	HSH	3931	1	Kiste	—	326	120	Unna	Bergisch-Märkische	
121	H	6784	1	Maschine	—	—	121	Dresden	Leipzig-Dresdner	
122	H B	74	1	emb. Fass	—	27	122	Berlin	Berlin-Anhaltische	
123	HB	746	1	Ballen	—	73	123	Dresden	Leipzig-Dresdner	
124	H B	4575	1	Fass	unbekannt	318	124	München	Bayer. Staatsbahn	Heilbronn-München.
125	H B H B K	279 2996	1	Kiste	Bücher und Bilder	228	125	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
126	H & C	943	1	Fass	Petroleum	314	126	Dresden	Leipzig-Dresdner	
127	H C E	197	1	Korb	Schrauben	199	127	B. Ritterhausen	Bergisch-Märkische	
128	H D Annen	150 & 145	1	Fass	Petroleum	325	128	Plettenberg	„	
129	H D	360 & 161	1	„	Petroleum	230	129	„	„	
130	H E K	19	1	Kiste	leer	10	130	München	Bayer. Ostbahnen	
131	HF	16492½	1	Fass	unbekannt	200	131	Mainz	Hess. Ludwigsb.	Darmstadt.
132	H G	225	1	Korb	gefüllt	—	132	Neuwied R.	Rheinische	
133	H G	603	1	Kiste	Filzhüte	75	133	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
134	H K	4	1	Bällchen	unbekannt	10	134	Nordhausen	Hannoversche	
135	HK	15	6	Pack	Bretter	120	135	Bochum	Bergisch-Märkische	
136	H K	101	1	Tonne	Häringe	—	136	Belgard	Berlin-Stettiner	
137	θ H K	4129	1	Kiste	Gewürze	31	137	Hamm	Bergisch-Märkische	
138	H K	556/7	2	Ballen	—	288 289	138	Ohligswald	„	bez. Nenheim („ Manheim).
139	HL	932	2	—	leeres Fass	19	139	Eisfeld	Werra-Bahn	
140	H L E	1742	1	Kiste	—	52	140	Dresden	Leipzig-Dresdner	
141	H L P	100 12	1	Sack	Kartoffeln	200	141	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
142	H R	57	1	Kiste	Wetzsteine	87	142	Cassel	Main-Weser-Bahn	
143	H R	1396/7 8700	3	Körbe	Emballage	32	143	Frankfurt a/M.	„	
144	H S	21798	1	Ballen	—	280	144	Ruhrort	Bergisch-Märkische	bez. Dresden-Ruhrort, Rh. Hafen Stat.
145	HL & St	685	1	Rolle	Stockfische	52	145	Iserlohn	„	
146	H St	8577	1	Sack	Griesmehl	25	146	B. Rittershausen	„	bez. Rittershausen.
147	H W	620	1	Kiste	—	72	147	M. Gladbach	„	bez. Crefeld.
148	J	41	1	—	eisernes Rohr	56	148	Düsseldorf	„	
149	J B	6286	1	Fass	unbekannt	230	149	Köln, Gereon	Rheinische	
150	J D	179	1	Spritfass	leer	220	150	Stettin	Berlin-Stettiner	
151	J F	diverse	14	Fässer	„	493	151	Köln, Gereon	Rheinische	
152	J F C	810	1	Kiste	unbekannt	123	152	„	„	
153	J G S	7233	1	Fass	Oel	252	153	Ludwigshafen	Pfälzische	
154	JH Wg	548	1	Ballen	unbekannt	92	154	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
155	J M	2047	1	Kiste	Gaswaaren	96	155	Stettin	Berlin-Stettiner	
156	J O	22 M 265 X	1	Fass	unbekannt	107	156	Köln, Gereon	Rheinische	
157	J P	14	1	—	Privatdecke	14	157	Dortmund	Köln-Mindener	
158	J P S	130	1	Kiste	Wein	125 214	158	Paderborn	Westfälische	
159	J S	9	1	Sack	Mehl	220	159	Bochum	Bergisch-Märkische	Bielefeld-Bochum.
160	J S	577	¼	Ohm	Branntwein	98	160	Bacharach	Rheinische	
161	J S	1909	1	Kiste	Feuerzeug	271	161	Mülheim a. d. R	Bergisch-Märkische	Gandersheim-Cöln.
162	J S	4055	1	„	—	69	162	M. Gladbach (B Gladbach)	„	Neuss.
163	J S	21982 21983	2	Kisten	—	57 55	163	Dresden	Leipzig-Dresdner	
164	J T B	297	1	Sack	Gerste	100	164	Ulm	Württembergische	
165	J V B	24	1	Fass	leer	60	165	Hasselt	Niederl. Staatsb.	
166	J W W	1496	1	Ballot	gefüllt	47	166	Eisenach	Thüringische	
167	J W Z	2211	1	Pack	Bücher	150	167	Hamm	Bergisch-Märkische	
168	**K**	1	1	Sack	Kleider	190	168	Stettin	Berlin-Stettiner	
169	K	2	1	Ballen	Lumpen	45	169	Neuss	Bergisch-Märkische	
170	K	2	1 1	Kiste Collo	— Küchengeräth	46 16	170	Berlin	Preuss. Ostbahn	
171	K	81	1	Ballot	Wollwaaren	17	171	Fürth	Bayer. Staatsbahn	
172	K	105	1	Collo	1 Giesskanne	14	172	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	
173	K & B	1207	1	Pack	Düten	25	173	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkische	
174	K C	5	1	„	Schiefertafeln	32	174	Berlin	Berlin-Stettiner	
175	K & C	883	1	Kiste	Hefte	15	175	Solingen	Bergisch-Märkische	
176	K C	3960	1	„	Glaswaaren	79	176	Mülhausen	Reichsbahn	
177	K C S	98	1	„	—	—	177	Vohwinkel	Bergisch-Märkische	bez. Gelsenkirchen.
178	K G E	364	1	„	Putzsachen	109	178	Aachen T.	„	
179	K K	—	1	—	Brecheisen	20	179	Cassel	Main-Weser-Bahn	
180	K N	21	1	Ballen	Jutegarn	133	180	B. Rittershausen	Bergisch-Märkische	
181	K N	1895/1896	2	—	Brückenwaagen	—	181	Mühlacker	Württembergische	
182	K S	140	2	Packt	Sensen	333	182	Dresden	Leipzig-Dresdner	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
183	K W	1397	1	Ballen	—	—	200	183	Cöln, Gereon	Rheinische	
184	L	8	1	Fass	leer	—	20	184	Berlin	Berlin-Stettiner	
185	L	34	1	„	Branntwein	—	81	185	Belgard	„	auch W gez.
186	L	589	1	Korb	leere Flaschen	—	58	186	Barmen	Bergisch-Märkische	bez. Leipzig-Barmen
187	L	1887	1	Fass	—	—	—	187	Saalfeld	Thüringische Bahn	
188	L B	59	1	„	leer	—	54	188	Ludwigshafen	Pfälzische	
189	L B	82/85	2	Colli	Ofentheile	—	3	189	Pristewitz	Leipzig-Dresdner	
190	L S	8461	1	Kiste	—	—	90	190	Barmen	Bergisch-Märkische	
191	L W	380	1	Pack	Papier	—	75	191	Lennep (Siegen)	„	
192	M	—	2	—	eiserne Töpfe	—	—	192	Nordhausen	Halle-Casseler	
193	M	200	1	Kiste	Cigarren	—	80	193	Rheine	Westfälische	bekl. Bentheim.
194	M	413	2	Colli	weisswollene Decken	—	17	194	Miltitz	Leipzig-Dresdner	
195	M	444	1	Ballen	unbekannt	—	100	195	Cöln, Gereon	Rheinische	
196	M	975	1	„	Hofpen	—	—	196	Iserlohn	Bergisch-Märkische	
197	M	9582	1	Kiste	—	—	215	197	Ohligswald	„	bez. Untersteinach-Aschaffenburg.
198	M B M B M B	2226 1659 3317	3	Fass	leer	—	—	198	Saalfeld	Thüringische	
199	M & C	813	1	Kiste	„	—	100	199	Frankfurt, Westbhn.	Hess. Ludwigsb.	
200	M D	729	1	„	Eisenwaaren	—	270	200	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
201	M E	84	1	„	Glas	—	134	201	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	
202	M F	2437	1	Ballot	Manufacturwaaren	—	34	202	Crefeld	Bergisch-Märkische	bez. Aachen T. Crefeld.
203	MF A	135	1	Fass	leer	—	45	203	Worms	Hess. Ludwigsb.	Mainz bezettelt.
204	M G	1579	1	Kiste	Butter	—	43	204	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	bez. Roschach-Friedrichshafen.
205	M S	33 u. 34	2	Kisten	f. Schleifst. u. Rasirmesser		300	205	Breslau	Niederschles.-Märk.	
206	M S	762	1	Packet	unbekannt	—	22	206	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
207	M U	1169	1	—	Wagendecke	—	—	207	München	Bayer. Ostbahnen	
208	N N B F F	—	1/4	Tonne	Bier	—	—	208	Berlin	Preuss. Ostbahn	
209	O	1157	1	Fass	Cichorien?	—	250	209	Plettenberg	Bergisch-Märkische	bez. Plettenberg.
210	-θ-	2452	1	„	—	—	620	210	Oberhagen	„	
211	O C	6419	1	Kiste	unbekannt	—	72	211	Rastenburg	Ostpreuss. Südb.	
212	O H	4	1	Fass	leer	—	20	212	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
213	O K	15673	1	Kiste	Farbwaaren	—	53	213	Münster	Westfälische	
214	P	—	20	Stück	Pflugschaare	—	311	214	Breslau	Oberschlesische	
215	P A	181	1	Kiste	Spiegel	—	83	215	Erlangen	Bayer. Staatsbahn	
216	P B	56	1	Ballen	Pflanzen	—	46	216	Anclam	Berlin-Stettiner	
217	P C	425	1	Kiste	Blechwaaaren	—	92	217	Bingen	Hess. Ludwigsbahn	Bingerbrück-Bingen
218	P & D	1655	1	Ballen	unbekannt	—	173	218	Worms	„	
219	P E	6310	1	Kiste	„	—	300	219	Cöln, Gereon	Rheinische	
220	P F	1105	1	„	Putzsachen	—	21	220	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
221	P G	10235	1	Fass	Glycerin	—	504	221	Elberfeld St.	„	
222	P K	160	1	Ballen	—	—	109	222	M.-Gladbach	„	
223	P P	4003	2	—	Korbstühle	—	—	223	Belgard	Berlin-Stettiner	
224	P S	1/3	3	Körbe	Schienennägel	—	529	224	Barop	Bergisch-Märkische	
225	P S	708	1	Korb	Eisenwaaren	—	39	225	Frankfurt a/M.	Main-Weser-Bahn	
226	P S	1004	1	Ballen	unbekannt	—	44	226	Leer	Westfälische.	
227	R	—	1	Sack	Garn	—	36	227	München	Bayer. Ostbahnen	
228	R	17	1	Fass	—	—	—	228	Dresden	Leipzig-Dresdner	
229	R	66	1	Kiste	Unschlitt	—	44	229	Michelob	Buschtêhrader	
230	R	487/492	2	Ballen	Tabak	—	538	230	Dortrecht	Niederl. Staatsb.	
231	R -θ-	777	1	Kiste	leer	—	12	231	Berlin	Berlin-Stettiner	
232	R	1346 1347	1 1	Ballen „	Lorberlaub	—	228 134	232	Stettin	„	
233	R C	1	1	Fass	leer	—	30	233	Hersbruck	Bayer. Ostbahnen	
234	R C	662	1	Kiste	—	—	68	234	M.-Gladbach	Bergisch-Märkische	
235	R & C	9221	1	Ballot	unbekannt	—	41	235	Lehrte	Hannoversche	
236	R D	—	1	Korb	Eisenwaaren	—	74	236	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
237	R G	839	1	Bürde	Stahl	—	60	237	Barm-Rittershausen	Bergisch-Märkische	
238	R H B	3288	1	Fass	leer	—	30	238	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
239	R P	2	1	—	Stahlschaare	—	6	239	Frankfurt, Ostbahnh.	„	
240	R S	2054	1	Kiste	Wein	—	118	240	Frankenstein	Breslau-Freiburger	
241	R V △	8	1	Sack	Senf	—	100	241	Berlin	Berlin-Stettiner	
242	R W	1006	1	Kiste	Flocken	—	120	242	Cöln Gereon	Rheinische	
243	S	—	2	Kübel	Pech	—	100	243	Deutz	Bergisch-Märkische	
244	S	—	1	—	eiserner Topf	—	14	244	Lehrte	Hannoversche	
245	S	—	1	Bürde	Bürde	—	24	245	Münster	Westfälische	
246	S	1	1	—	Maschinentheil	—	32	246	Stargard	Berlin-Stettiner	
247	S	II	1	Kiste	unbekannt	—	—	247	Saalfeld	Thüringische	
248	S	3	1	Bündel	Säcke	—	65	248	Mainz	Hess Ludwigsbahn	
249	S	3	2	Colli	Hölzer 6′ lang	—	25	249	Bochum	Bergisch-Märkische	bez. Weipert-Cassel.
250	S	4	1	—	Kommode	—	136	250	Strasburg U/M.	Berlin-Stettiner	
251	S	5	1	Fass	leer	—	20	251	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
252	S	7	1	Pack	Papier	—	40	252	Münster	Westfälische	
253	S	23	1	Fass	leer	—	50	253	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
254	S	3711	1	Korb	unbekannt	—	49	254	Markranstedt	Thüringische Bahn	
255	S B	14	1	Collo	Eisen	—	18	255	Trier	Rheinische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
256	S F	102	1	Kiste	Sonnenschirme	140	256	Aachen T.	Bergisch-Märkische	
257	S F	915	1	„	Wein	260	257	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
258	S F R	99/103	5	Fässer	Petroleum	—	258	Wickede	Bergisch-Märkische	
259	S G	155	1	Sack	Kälberhaare	23	259	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
260	S H	50	1	Rolle	Packleinen	25	260	Gevelsberg	Bergisch-Märkische	
261	S & H	6997	1	Kiste	—	60	261	Güldenboden	Preuss. Ostbahn	
262	S K	1/6	6	Fässer	leer	1045	262	Bingen	Hess. Ludwigsb.	
263	S M	4	1	Kübel	Butter	29	263	Gütersloh	Köln-Mindener	
264	S N	1271	1	Kiste	unbekannt	100	264	Freilassing	Bayer. Staatsbahn	
265	S O	1536	1	Ballen	unbekannt	33	265	Frankfurt a. M.	Main-Neckar-Bahn	
266	S S	382	1	„	Manufacturwaaren	38	266	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
267	St C	919	1	Säckchen	Graupen	40	267	Hagen	Bergisch-Märkische	
268	S W	—	32	Fass	unbekannt	—	268	Cassel	Main-Weser-Bahn	
269	S W	4039	1	Ballen	—	514	269	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
270	T	605	1	Kiste	—	97	270	M. Gladbach	Bergisch-Märkische	bez. Odenkirchen-Neuss.
271	T	785	1	Stück	Eisenblech	378	271	Köln, Gereon	Rheinische	
272	T C	300	1	Fass	Petroleum	280	272	Creuzthal	Bergisch-Märkische	
273	T P & C	9103	1	Collo	Tuch	18	273	Breslau	Niederschles.-Märk.	
274	T S	1	1	Koffer	—	42	274	Dresden	Leipzig-Dresdner	
275	V B	1	1	Kiste	leer	13	275	Berlin	Berlin-Stettiner	
276	V P	150	1	Fass	Farberde	497	276	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkische	
277	V P	6363	1	Kiste	Putzpulver	71	277	Essen	„	
278	V P	6364	1	„	Putzpulver	71	278	„	„	
279	W	—	1	Fass	Branntwein	84	279	Belgard	Berlin-Stettiner	auch L 34 gez.
280	W	—	1	Sack	Schuhzeug u. Pantoffeln	72	280	Friedeberg	Preuss. Ostbahn	
281	W	—	1	Bürde	Schmiedeeisen	50	281	Lüttringhausen	Bergisch-Märkische	
282	W #	7	1	Korb	Eisenwaaren	128	282	Hattingen	„	
283	W B	26	1	„	Eisenwaaren	20	283	Halle	Halle-Casseler	
284	W B	1079	1	Sack	Graupen	200	284	Altenhundem	Bergisch-Märkische	
285	W B C	7774	1	Kiste	—	310	285	M. Gladbach	„	beschr. Rotterdam.
286	W E	247/248	2	Fass	leer	83	286	Berlin	Berlin-Stettiner	
287	W E	405	1	Kiste	„	102	287	„	„	
288	WF	741	1	Ballen	Wollwaaren	82	288	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	
289	W G	—	1	Fass	Heringe	—	289	Vohwinkel	„	
290	W/ V G	86. 6	1	Bällchen	Kaffee	20	290	Unna	„	
291	W J	—	1	Stab	Eisen	34	291	Viersen	„	
292	W L	—	1	Fässchen	mar. Fische	—	292	Deutz	„	
293	W M	8580	1	Kiste	unbekannt	100	293	Köln, Gereon	Rheinische	
294	W P	5446	1	Fass	Wein	104	294	Breslau	Oberschlesische	
295	W S	75	1	Kiste	unbekannt	41	295	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
296	W U	90314	1	„	Feuerzeug	162	296	Cassel	Main-Weser-Bahn	
297	Z	1244	1	Fass	Theer	312	297	Beckum	Köln-Mindener	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
298	Barben.	—	1	Fass	leer	70	298	Colmar	Reichsbahn	
290	S. Blum.	10	10	Bündel	leere Säcke	—	299	Passau	Bayer. Ostbahnen	
300	H. de Bonneville.	—	1	Kiste	unbekannt	48	300	St. Louis	Reichsbahn	
391	Carlsruhe.	358	1	—	Wagendecke	—	301	Ulm	Württembergische	
302	Erich.	17098	1	Fass	leer	96	302	Berlin	Berlin-Anhaltische	
303	Eschenmüller.	10443	1	Sack	Mehl	102	303	Rehau	Bayer. Staatsbahn	
304	Gabriel Goetz Brigen.	—	1	Pack	gebr. Säcke	81	304	Korschen	Preuss. Ostbahn	
305	J. Gabriels Anvers.	—	1	„	leere Säcke	89	305	Aachen	Rheinische	
306	Halle.	528	1	Sack	leere Säcke	42	306	Dresden	Leipzig-Dresdner	
307	Junker & Heinemann, Magdeburg.	—	1	Stück	Plan	—	307	Nienhagen	Magdeb.-Halberst.	
308	Hubert Otten Mülheim a/Rh.	—	1	Pack	Säcke	81	308	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkische	bez. Ohligswald-Mülheim a. Rh.
309	Mad. Laeng.	—	1	Kiste	unbekannt	167	309	Bettingen	Reichsbahn	
310	Lewinthal Colberg.	—	3	Pack	Säcke	136	310	Berlin	Berlin-Stettiner	
311	J. Mayer Staudernheim	—	1	Bündel	leere Säcke	104	311	Homburg	Pfälzische	
312	Mghs.	4114. 4099	2	Bierfässer	leer	70	312	Hannover	Hannoversche	bekl. Sebaldsbrück-Bremenhafen.
313	Pfeiffer Blankenstein.	—	1	Pack	leere Säcke	14	313	Halle	Thüringische	
314	Moritz Pinkas.	—	1	Sack	Farbholz	35	314	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
315	Raffinirtes Harzblei.	13265/6 13283. 97	4	Mulden	Blei	630	315	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
316	Gebr. Reiff.	—	1	Fass	leer	54	316	Berlin	Berlin-Anhaltische	
317	Roche & Kesselring Romanshorn.	—	1	Pack	leere Säcke	46	317	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
318	Wilhelm Russak Bromberg.	—	1	Fass	leer	73	318	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
319	Rittergutsbes. Schmidt.	—	1	Kiste	leer	23	319	Berlin	Berlin-Stettiner	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
320	Schüssler.	—	1	Packt	leere Säcke	—	24	320	Löbau	Sächs. Staatsbahn	aus Wagen No. 925 B. G. entladen.
321	F. Schulte Herne Zeche v. d. Heydt.	—	1	Korb	leer	—	3	321	Beckum	Köln-Mindener	
322	J. Schulz.	—	1	Sack	anscheinend Betten	—	40	322	Berlin	Berlin-Stettiner	
323	R. Senff.	256/60	5	Pack	Säcke	—	366	323	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
324	G. Sperling, Oschersleben. Seekamp & Tewes: Bremen.	—	1	Sack	Hafer	—	150	324	Hamm	Köln-Mindener	
325	Dominium Stroppen	—	1	Milchkanne	leer	—	—	325	Ingramsdorf	Breslau-Freiburger	
326	Stirman	4	1	Sack	Kleider und Betten	—	70	326	Berlin	Berlin-Stettiner	
327	Sturm	—	1	Pack	leere Säcke	—	17	327	Köln, Gereon	Rheinische	
328	St. Westerhüsen M. L.	—	1 / 2	Viehgitter / Bohlen	—	—	—	328	Vienenburg	Magdeb.-Halberst.	
329	Dominium Wolfsdorf	—	1	Milchkanne	leer	—	—	329	Ingramsdorf	Breslau-Freiburger	
					Colli mit Nummern signirt:						
330	weiss	I	1	Bund	Schnitteisen	—	50	330	Neustadt-E.-W.	Berlin-Stettiner	
331	weiss	I	1	Stange	Eisen	—	18	331	Berlin	Berlin-Anhaltische	
332	weiss	IIIII	1	Bund	8 Stangen Eisen	—	87	332	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
333	roth	I	29	Stück	Ofenröhren	—	—	333	Haspe	Bergisch-Märkische	
334	roth	II	1	Stab	Eisen	—	66	334	Lichtenfels	Werrabahn	
335	roth	III	1	„	Eisen	—	8	335	Salzungen	„	
336	Nr. 5	1042	1	Fass	leer, gebr.	—	38	336	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
337	—	4	1	Kalkdecke	—	—	—	337	M.-Gladbach	Bergisch-Märkische	
338	—	5	1	Decke	—	—	54	338	Berlin	Berlin-Anhaltische	
339	—	VI 82 / VII 95	2	—	eiserne Platten	—	—	339	Leipzig, E.-E.	Leipzig-Dresdner	
340	—	116	1	Bürde	Federstahl	—	115	340	Hamm	Bergisch-Märkische	
341	—	296	1	Koffer	—	—	45	341	Gepäck-Expedition, Stargard i. Pommern	Berlin-Stettiner	
342	—	387	1	Kiste	leere Flaschen	—	57	342	München	Bayer. Ostbahnen	
343	—	1693	1	—	gusseis. Ofentheil	—	2	343	Lehrte	Hannoversche	
					D. Colli mit Figuren signirt:						
344	△	4	1	Sack	Farbholz	—	99	344	Lennep	Bergisch-Märkische	
345	△	236	1	Fass	Schmalz	—	107	345	Stettin	Berlin-Stettiner	
346	△ θ	3740	1	Kiste	Maschinentheile	—	78	346	Riesa	Leipzig-Dresdner	
	△ θ	3280	1	„	leer	—					
347	△ AS	6027	1	„	wollene Waaren	—	—	347	Strassburg	Reichsbahn	im Depot
348	△ C	3435	1	„	Feuerzeug	—	40	348	Neuss	Rheinische	
349	△ D	9285	1	„	leer	—	25	349	Berlin	Berlin-Stettiner	
350	△ JC	8695	1	„	?	—	84	350	Rostock	Friedrich-Franz-B.	
351	△ L	8	1	„	—	—	50	351	Berlin	Preuss. Ostbahn	
352	△ R	8325	1	„	—	—	73	352	Dresden	Leipzig-Dresdner	
353	△ W	325	1	Ballot	?	—	49½	353	Marktl	Bayer. Staatsbahn	
354	α 65	—	1	Fass	leer	—	60	354	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
355	A G	229	1	„	Essig	—	600	355	Berlin	Berlin-Stettiner	
356	E M	4916	1	„	leer	—	28	356	Berlin	„	
357	S K	3100	1	Kiste	Flaschen	—	172	357	Berlin	„	
358	T H	689	1	Fass	leer	—	32	358	Leinefelde	Halle-Casseler	
359	W Z 35 Ltr.	—	1	„	leer, gebr.	—	21	359	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
360	C T W	2046/8	2	Colli	?	—	?	360	Saalfeld	Thüringische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
361	M	1015/19	5	Kisten	Käse	—	—	361	Saalfeld	Thüringische	
362	G W B	75	1	Fass	leer	—	54	362	Dresden	Leipzig-Dresdner	
363	X Hagen	—	8	Tafeln	Eisenblech	—	—	363	Bochum	Bergisch-Märkische	
364	CG	—	1	Pack	Säcke	—	40	364	Cassel	„	bez. Berlin B. H. B. Cassel.
365	H	24	1	Fass	Schmalz	—	213	365	Stettin	Berlin-Stettiner	
366	J	1731	1	„	Schmalz	—	337	366	„	„	
367	B J	57507	1	„	leer	—	33	367	Berlin	„	
368	EV	4919	1	Ballen	baumw. Waaren	—	91	368	Lennep	Bergisch-Märkische	
369	S	41	1	Fass	Petroleum	—	248	369	B. Rittershausen	„	
370	T	636	1	Bund	Quadrateisen	—	53	370	Belgard	Berlin-Stettiner	
371	rother Strich	—	1	„	Bandeisen	—	—	371	Dresden	Leipzig-Dresdner	
372	grüner Strich	—	1	Stab	Flacheisen	—	11	372	Leisnig	„	
					E. Colli ohne Signatur:						
373	—	—	2	—	Achsen	—	—	373	Enschedé	Niederl. Staatsbahn	
374	—	—	2	Ballen	Garn von Flachs	—	96	374	Venlo	„	
375	—	—	3	„	Lumpen	—	205	375	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
376	—	—	1	„	Speck	—	50	376	Gütersloh	Köln-Mindener	
377	—	—	2	—	Besen von Pflanzenhaaren		3	377	Emmerich	„	
378	—	—	1	Bunde	Eisen	—	68	378	Nördlingen	Bayer. Staatsbahn	
379	—	—	6	Bürden	Stahl	—	693	379	Wurzen	Leipzig-Dresdner	
380	—	—	1	Bund	Eisenwaaren	—	64	380	Gera	Thüringische	
381		—	1	„	Flacheisen	—	117	381	Wickrath	Bergisch-Märkische	
382	—	—	5	Bunde	Gesträuche	—	26	382	Ulm	Württembergische	Eilgut.
383	—	—	1	—	Fusstritt	—	—	383	Halle	Thüringische	
384	—	—	1	Collo	Gehölz	—	344	384	Frankfurt, Ostbhf.	Hess. Ludwigsb.	
385	—	—	1	„	Guss	—	2	385	Giessen	Köln-Mindener	
386	—	—	2	Colli	defecte Wagenkuppel	—	18	386	Trier	Saarbrücker	
387	—	—	6	„	div. Ofentheile	—	—	387	Grossenhain	Leipzig-Dresdner	
388	—	—	1	—	Wagendecke, 2 Leinen		—	388	Isenburg	Main-Neckar-Bahn	
389	—	—	1	Fass	Kreide	—	230	389	Bochum	Bergisch-Märkische	
390	—	—	1	„	Wein	—	270	390	„	„	
391	—	—	1	„	leer	—	13	391	Gurzenhausen	Bayer. Staatsbahn	
392	—	—	1	„	„	—	57	392	München	Bayer. Ostbahnen	
393	—	—	1	tann. Fass	„	—	25	393	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
394	—	—	4	Petrol.-Fässr.	„	—	232	394	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
395	—	—	1	—	eis. Gewicht	—	4	395	Neubrandenburg	Friedrich-Franz-B.	
396	—	—	6	—	Kesselfedern	—	422	396	Barop	Bergisch-Märkische	
397	—	—	1	Kiste	—	—	32	397	Kreuz	Preuss. Ostbahn	
398	—	—	1	„	unbekannt	—	35	398	Köln, Gereon	Rheinische	
399	—	—	1	„	Essenzen	—	23	399	München	Bayer. Ostbahnen	
400	—	—	1	braun. Koffer	—	—	35	400	Leipzig	Magdeb.-Leipziger	Mit Strickumschnürt
401	—	—	1	kleiner Handkoffer	—	—	25	401	Falkenberg	Halle-Sorau-Guben	auf Schein No. 2[illegible]3 Finsterwalde-Falkenberg.
402	—	—	1	grün. Holzk.	—	—	113	402	Hannover	Hannoversche	
403	—	—	1	schw. Holzkoffer	Kleider	—	73	403	München	Bayer Ostbahnen	Gepäck Sagan-Görlitz 159, graubraun,
404	—	—	1	Koffer	Musterproben	—	78	404	Görlitz	Niederschles.-Märk.	mit Eisen beschlagene Kanten, mit
405	—	—	1	Korb	Lumpen	—	60	405	Bielefeld	Köln-Mindener	Riemenumschnallt.
406	—	—	1	„	Bolzen mit messing. Muttern	—	168	406	Hagen	Bergisch-Märkische	
407	--	—	1	„	eis. Schrauben u. Muttern		120	407	Hagen V.	„	
408	—	—	1	„	eis. Thürbeschläge	—	52	408	„	„	
409	—	—	1	Rohrkorb	alt und leer	—	—	409	Peplin	Preuss. Ostbahn	
410	—	—	1	—	Kreissäge	—	15	410	Gera	Thüringische	
411	—	—	1	Kupferschaale	leer	—	4	411	Gunzenhausen	Bayer. Staatsbahn	
412	—	—	1	—	Kuppelstange	—	—	412	Hettingen	Bergisch-Märkische	100′ lg. (von O/S B
413	—	—	1	—	Leine	—	—	413	Breslau	Niederschles.-Märk.	im Wg. 7138 N/M L.)
414	—	—	1	Stumpen	Säcke	—	6	414	Augsburg	Bayer. Staatsbahn	
415	—	—	1	Pack	neue Säcke	—	51	415	Oschersleben	Braunschweigische	
416	—	--	1	„	Springfedern	—	80	416	Düsseldorf	Bergisch-Märkische	
417	—	—	2	Packete	Tabak	—	$\frac{1}{2}$	417	Oberhausen	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
418	—	—	1	—	eis. gezahntes Rad	—	18	418	Stettin	Berlin-Stettiner	
419	—	—	2	Sack	Bohnen	—	400	419	Deutz	Köln-Mindener	
420	—	—	1	„	Gyps	—	200	420	Stettin	Berlin-Stettiner	
421	—	—	1	„	Hafer	—	58	421	Eisenach	Werrabahn	
422	—	—	4	„	„	—	410	422	Stallupönen	Preuss. Ostbahn	
423	—	—	2	—	neue Handkörbe, leer	—	8	423	Oberhausen	Köln-Mindener	
424	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke	—	43	424	Magdeburg	Magdeb.-Leipziger	beklebt Halle
425	—	—	1	„	„	—	43	425	„	Magdeb.-Halberst.	
426	—	—	1	„	Lumpensäcke	—	125	426	Kempten	Bayer. Staatsbahn	
427	—	—	1	„	Malz	—	189	427	Barop	Bergisch-Märkische	
428	—	—	5	Säcke	Mehl	—	1005	428	München	Bayer. Ostbahnen	
429	—	—	1	—	Seil, 35 Meter lang, 15 Millim. stark.		—	429	Halle	Magdeb.-Leipziger	
430	—	—	3	Stäbe	Winkeleisen	—	?	430	Frankfurt, Westbhf.	Hessische Ludwigsb.	
431	—	—	4	Stab	Nageleisen	—	4	431	Halle	Thüringische	
432	—	—	1	Stange	Stahl	—	20	432	Bochum	Bergisch-Märkische	
433	—	—	6	Stangen	Quadrateisen	—	400	433	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
434	—	—	1	Stück	kief. Brett	—	22	434	Erkner	Niederschles.-Märk.	4,50 m. lg., 0,21 m. br. 0,08 m. stark.
435	—	—	1	„	Eisen	—	495	435	Fürstenwalde	„	4,47 m. lang, 6/11 Centim. stark.
436	—	—	2	„	Eisenbleche	—	24	436	Gleiwitz	Oberschlesische	
437	—	—	1	„	Langeisen	—	160	437	Babenhausen	Hess. Ludwigsbahn	⊔ 235 Centim. lg. 24 „ br.
438	—	—	1	„	Eisenlager	—	—	438	Dresden	Leipzig-Dresdner	
439	—	—	1	„	Roheisen	—	130	439	Passow	Berlin-Stettiner	
440	—	—	2	„	„	—	106	440	Buckau	Magdeb.-Leipziger	
441	—	—	2	„	Rohrstühle	—	—	441	Pristewitz	Leipzig-Dresdner	
442	—	—	1	—	eiserner Roststab	—	21	442	Rosswein	„	
443	—	—	1	—	„	—	66	443	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
444	—	—	4	Stück	Schrauben	—	1	444	Berlin	Niederschles.-Märk.	aus Wagen 2277.
445	—	—	1	—	Strohmesserplättchen	—	1	445	Rottweil	Württembergische	
446	—	—	1	—	Spriegel	—	—	446	Vienenburg	Magdeb.-Halberst.	
447	—	—	3	Tafeln	Blech	—	—	447	Deutz	Bergisch-Märkische	
448	—	—	2	„	Zink	—	31	448	Altenhundem	„	
449	—	—	1	Tonne	Cement	—	360	449	Stettin	Berlin-Stettiner	
450	—	—	2	Tonnen	Melasse	—	866	450	Magdeburg	Magdeb.-Leipziger	
451	—	—	1	—	Vorhängeschloss	—	—	451	Leipzig	Thüringische	
452	—	—	2	—	Wagenachseneisen	—	111	452	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
453	—	—	1	—	eiserne Welle	—	—	453	Dresden	Leipzig-Dresdner	

II. Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	**A**	6	1	Ballen	Hadern	—	30	1	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
2	A	10	1	Sack	Gerste	—	123	2	Wien	Kais. Elisabethbahn	
3	A S	—	1	„	„	—	120	3	Graz	Ungar. Westbahn	
4	**B**	2	1	Fass	leer	—	87	4	Laibach	Oesterr. Südbahn	
5	B B	6623	1	„	„	—	35	5	Reichenberg	Süd-Nordd. Verbdgb	
6	B C A F	8725	1	„	Spiritus	—	1362	6	Matzleinsdorf	Oesterr. Südbahn	
7	**C** H	1405	1	Kiste	Effecten	—	55	7	Passau	Kais. Elisabethbahn	
8	C R	9674	1	Korb	52 Flaschen Tinte	—	23	8	Saaz	Buschtêhrader	
9	C S	461	1	Kiste	?	—	38	9	Nimburg	Oesterr. Nordwestb.	
10	**E** M	—	1	Sack	Weizen	—	155	10	Wien	Kais. Elisabethbahn	
11	E S	201	1	Fass	Petroleum	—	300	11	Plan	Kaiser Fr.-Josef-B.	
12	**F** K	3772	1	Kiste	unbekannt	—	22	12	Linz	Kais. Elisabethbahn	
13	F R J	—	1	Sack	Reps	—	152	13	Wien	„	
14	F Z	—	1	Pack	Säcke	—	25	14	Spielfeld	Oesterr. Südbahn	
15	**G**	—	7	Stück	Leinen	—	184	15	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
16	G	11	1	Sack	Reps	—	129	16	„	Kais. Elisabethbahn	
17	G G	79	1	Kanne	leer	—	—	17	„	„	
18	G W	Pass 37 & 26	1	Kiste	unbekannt	—	—	18	„	„	
19	**H**	—	1	Stück	Pflugblech	—	24	19	Hohenelbe	Oesterr. Nordwestb.	
20	H P	—	1	Fass	leer	—	79	20	Saaz	Buschtêhrader	
21	**I** H	1.	1	Kiste	Sammt u. Seidenstoffe	—	31	21	Simbach	Kais. Elisabethbahn	
22	**J** P	—	1	Sack	Reps	—	158	22	Wien	„	
23	J P	—	3	Stück	Pflugeisen	—	21	23	Linz	„	
24	J R	56	1	Kiste	Seife	—	270	24	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
25	J T	5705	1	„	unbekannt	—	122	25	Linz	Kais. Elisabethbahn	
26	J W	540	1	Ballen	?	—	30	26	Trautenau	Oesterr. Nordwestb.	
27	**K**	15	1	Sack	Reps	—	129	27	Wien	Kais. Elisabethbahn	
28	K	21	1	Kiste	?	—	229	28	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
29	**L**	—	1	Ballen	Strohpapier	—	103	29	Strakonitz	Kaiser Fr.-Josef-B.	bezettelt Prag-Strakonitz
30	L A	diverse	3	Kisten	Zündhölzchen	—	1066	30	Dolhasca	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
31	L L	2718	1	Kiste	leer	—	62	31	Reichenberg	Süd-Nordd. Verb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
32	M P	28	1	Kiste	leer —	—	32	Wien	Kaiserin Elisabethb.	
33	N H	—	1	Ballen	Hadernsäcke —	118	33	Arnau	Oesterr. Nordwestb.	
34	N P	671	1	Kiste	1 Seifenschale, 1 Kammschale, 1 Pomadetiegel, 1 Wasserkanne u. Lavoir.	19	34	Saaz	Buschtêhrader	
35	N P F	10901	1	Ballen	Papier —	112	35	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
36	N R	6514	1	Korb	Oehl —	28	36	Saaz	Buschtêhrader	
37	N R	6518	1	"	2 Pack Oblaten, 1 Sack Bittersalz, 1 Sack Orangenschalen, 1 Sack Weihrauch, 1 Sack Gummi-Arabicum, 1 Sack Badeschwamm, 1 Sack Bleiweiss —	51	37	"	"	
38	**P**	6	1	Sack	Gerste —	164	38	Wien	Kaiserin Elisabethb.	
39	P C B	—	1	Fass	leer —	175	39	Marburg	Oesterr. Südbahn	
40	**R**	1	1	Kiste	Uhren —	19	40	Czernowitz	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	
41	R	1	1	Sack	Gerste —	155	41	Wien	Kaiserin Elisabdthb.	
42	R	2	1	"	Gerste —	129	42	"	"	
43	R	9	1	"	Reps —	119	43	"	"	
44	**S**	3964	1	"	Reis —	208	44	Josefstadt	Südnordd. Vrbdgsb.	
45	S	87	1	Kiste	Maschinentheile —	41	45	Saaz	Buschtêhrader	
46	S B C	6431	1	Fass	Kümmelbrandwein —	49	46	"	"	
47	S K C	799	1	Ballen	Reis —	208	47	Sabĕslau	Kaiser Fr.-Josef-B.	bez. Prag-Sabĕslau.
48	S R	2743	1	Fass	leer —	27	48	Saaz	Buschtêhrader	
49	S W	874	1	"	Wein —	136	49	Dittersdorf	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 2./4. 1874.
50	**T** K	3382	1	Kiste	leer —	—	50	Komotau	Buschtêhrader	
51	**V** O	64	1	Sack	Gerste —	119	51	Wien	Kais. Elisabethbahn	
52	**W** A T	1782	1		unbekannt —	7	52	Hannsdorf	Mähr. Grenzbahn	
53	W B	216	1	Kiste	— —	188	53	Wien	Kais. Elisabethbahn	
54	W H	9322	1	Fass	— —	157	54	Königinhof	Süd-Nordd. Verb.	
55	W R	908	1	"	leer —	58	55	Saaz	Buschtêhrader	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
56	Aufschrift „Bücher"	—	1	Kiste	Bücher —	62	56	Leoben	Kronpr. Rudolfbahn	
57	Graz 1870 Bau F R	24	1	Fass	leer —	—	57	Unzmarkt	"	
58	Franz Gröschel.	—	1	Pack	leere Säcke —	46	58	Stockerau	Oesterr. Nordwestb.	
59	Pass	298	—	—	" " —	37	59	Scheifling	Kronprinz Rudolf-B.	
60	Pass	6	2	Pack	Körbe —	150	60	Amstetten	"	
61	„Ludovica Edling"	Pass 39	1	Kiste	unbekannt —	37	61	Linz	Kais. Elisabethb.	
62	„Haslah"	—	1	"	Wäsche —	32	62	Linz	"	
63	I P Lanz in Manheim	2	1	Collo	Maschinentheile —	54	63	Simbach	"	
64	N. M. G. Neuberg	1. 3	2	Säcke	Holzkohle —	300	64	Graz	Graz-Köflacher	
65	Curt Pfauberg	—	6	Kohlensäcke	leer —	19	65	Köflach	"	stammt von Vordernberg.
66	"	—	1	Getreidesack	" —		66	"	"	do.
67	Paris-Wien	Pass 63	2	Colli	Gepäck —	133	67	Wien	Kaiserin Elisabthb.	
68	Pass	13	1	Ballot	Hopfensäcke —	23	68	Linz	"	
69	Pfister	—	1	Sack	Reps —	159	69	Wien	"	
70	Saaz	60'	1	Fass	leer —	—	70	Komotau	Buschtêhrader	
71	△ 0	4781	1	Kiste	leere Säcke —	64	71	Linz	Kaiserin Elisabethb.	
					C. Colli mit Nummern sign.:					
72	—	21/22	1	Fass	leer —	350	72	Bucecea	Lemb.-Cz.-Jassy E Rumän. Linien	
73	—	80	1	"	" —	93	73	Leibnitz	Oesterr. Südbahn	
74	—	479	1	Koffer	" —	10	74	Wien	Kaiserin Elisabethb.	bekl. Dresden-Wien.
75	—	8132	1	Kiste	unbekannt —	76	75	Triefach	Kronpr. Rudolf-B.	
76	—	3131	1	Fass	leer —	6	76	Saaz	Buschtêhrader	
77	—	3281-3514 * s. Anmerk.	49	Ballen	Rohtabak —	—	77	Passau	Kaiserin Elisabethb.	
					D. Colli ohne Signatur:					
78	—	—	1	Ballen	Effecten —	37	78	Hadikfalva	Lemb.-Cz.-Jassy E.	
79	—	—	1	"	Hadern —	32	79	Saaz	Buschtêhrader	
80	—	—	1	"	leere Säcke —	20	80	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	

* 3281. 3286. 3289. 3291. 3303. 3312. 3322/26. 3420. 3442. 3446/49. 3453. 3460. 3468. 3470. 3472/73. 3475/78. 3480. 3485. 3494. 3501/3. 3506/8. 3510.3512/14.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
81	—	—	1	Ballen	Pferdedecken —	76	81	Wien	Kais. Elisabethbahn	
82	—	—	1	„	Putzwolle —	89	82	Saaz	Buschtêhrader	
83	—	—	1	Bund	Hufstabeisen —	29	83	„	„	
84	—	—	1	„	Kurzeisen —	50	84	Kolomea	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	Anklebzettel: Lemberg-Tarnow.
85	—	—	1	„	Bandeisen —	54	85	Saaz	Buschtêhrader	
86	—	—	10	Collo	Eisen —	200	86	Graz	Graz-Köflacher	
87	—	—	2	Eimer	leer —	60	87	Linz	Kais. Elisabethbahn	
88	—	—	1	Kanne	„ —	2	88	Zinkendorf	Oesterr. Südbahn	
89	—	—	1	Kiste	Eisenwaare —	50	89	Budweis	Kaiser Fr.-Josef-B.	
90	—	—	1	Korb	leer —	4	90	Saaz	Buschtêhrader	
91	—	—	1	„	Effecten —	23	91	Klagenfurt	Oesterr. Südbahn	
92	—	—	1	Pack	Säcke —	56	92	Linz	Kais. Elisabethbahn	
93	—	—	1	Sack	Knoppern —	125	93	Wien	„	
94	—	—	2	Säcke	Dungsalz —	400	94	Gmünd	Kaiser Fr.-Josef-B.	bez. Prag-Gmünd.
95	—	—	21	„	Gerste —	2850	95	Wien	Kais. Elisabethbahn	
96	—	—	5	„	Mehl —	1130	96	Dornegg	Oesterr. Südbahn	
97	—	—	2	„	Reps —	252	97	Wien	Kais. Elisabethbahn	
98	—	—	93	„	Weizen —	17400	98	„	„	
99	—	—	5	Stück	Fensterrahmen —	112	99	Saaz	Buschtêhrader	
100	—	—	2	„	gusseis. Hangstützenträger	358	100	Wisternitz	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 2/4. 1874.
101	—	—	1	„	Lagergehäuse —	5	101	Passau	Kais. Elisabethbahn	
102	—	—	2	„	Schraubenkuppel —	95	102	Lemberg	Lemb.-Cz. Jassy E. Rumän. Linien	Bei einer Magazins-Scontrirung am 7/3. l. J. vorgefunden.
103	—	—	1	„	Sessel —	10	103	Roman	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
104	—	—	3	„	„ —	11	104	Linz	Kais. Elisabethbahn	
105	—	—	1	„	Theerdecke —	—	105	Matzleinsdorf	Oesterr. Südbahn	
106	—	—	1	„	Werkholz —	30	106	Kalsdorf	„	
107	—	—	1	„	Winkeleisen —	10	107	Frohnleiten	„	
108	—	—	1	—	Maschinenriemen —	—	108	Komotau	Buschtêhrader	
109	—	—	1	Sack	Nüsse —	370	109	Succava	Lemb.-Cz.-Jassy E. Rumän. Linien	
110	—	—	1	„	Gerste —	146	110	Leoben	Kronpr. Rudolfbahn	
111	—	—	2	Fassl	leer —	76	111	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
112	—	—	2	„	„ —	76	112	„	„	
113	—	—	2	Säcke	Mehl —	340	113	Horn	„	
114	—	—	4	Stück	Platteneinsätze —	2	124	Znaim	„	
115	—	—	1	Sack	Sträucher —	36	115	Ostromer	„	
116	—	—	2	„	Erdäpfel —	156	116	Königgrätz	Südnordd. Vrbdgsb	
117	—	—	1	Stück	Eisenwaare —	600	117	Eisenbrod	„	
					Nachtrag.					
					Eingegangen am 9. d. M. nach Beginn des Satzes.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A M / S Sch.	1866	1	Bund	leere Säcke —	84	1	Hauptdepot	Badische	
2	A P	610	1	Fass	leer —	56	2	„	„	
3	A P	613	1	„	„ —	56	3	„	„	
4	A R	—	1	Verschlag	„ —	20	4	„	„	
5	A V	345	1	Pack	Drucksachen —	24	5	Carlsruhe	„	
6	A W	—	1	Bund	leere Säcke —	26	6	Hauptdepot	„	
7	**B**	1/3	3	Fass	leer —	272	7	„	„	
8	B	1	1	Bund	Hopfensäcke —	54	8	„	„	
9	B B	6000	1	Kistchen	Bretternägel —	40	9	Würzburg	„	
10	B C / L H C	890	1	Ballen	Kaffee —	140	10	Hauptdepot	„	
11	B C	8846	1	Kiste	leer —	152	11	„	„	
12	B J H	12	1	Fass	„ —	22	12	„	„	
13	B J H	21 / 161	1	„	„ —	26	13	„	„	
14	B S	—	1	Kiste	Flaschen —	56	14	Hausach	„	
15	**C** B	1	1	„	leer —	18	15	Hauptdepot	„	
16	C B	486	1	„	„ —	48	16	„	„	
17	C C	—	1	„	„ —	32	17	„	„	
18	Ch J	384	1	„	„ —	68	18	„	„	
19	C O B	9390	1	„	„ —	38	19	Mannheim	„	
20	C V	1419	1	„	? —	40	20	Hauptdepot	„	
21	**D**	110	1	Tisch	— —	48	21	Heidelberg	„	
22	D K J & D B	—	1	Fässchen	leer —	16	22	Hauptdepot	„	
23	**E**	21430	1	Kiste	Töpferwaaren —	48	23	„	„	
24	E K	550	1	Bund	Eisenguss —	82	24	Bühl	„	
25	E R	—	1	Sack	Quercitron —	110	25	Basel	„	
26	**F**	19091	1	Kiste	Stärke —	57	26	Hauptdepot	„	
27	F D	4301	1	—	Zackenrad zu einer Kettenpumpe	25	27	Messkirch	„	
28	F J	964	1	Kiste	Fensterglas —	214	28	Hauptdepot	„	

Laufende Nr.	Der Colli. Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
29	F N	1	1	Fass	leer	32	29	Hauptdepot	Badische	
30	F R K	1/3	3	"	"	92	30	Achern	"	
31	G	5570	1	Korbflasche	Säure	67	31	Mannheim	"	
32	G B	3/4	2	Verschläge	leer	58	32	Hauptdepot	"	
33	G B	832	1	Kiste	Eisenwaaren	46	33	"	"	
34	G B	3356	1	Pack	Pappendekel	15	34	Mannheim	"	
35	G G	1719	1	Kiste	unbekannt	100	35	Hauptdepot	"	
36	G H	1299	1	Fass	leer	202	36	"	"	
37	G R	149	1	"	"	60	37	"	"	
38	G R	407	1	Kiste	Dynamit	10	38	Messkirch	"	
39	G S	12/13	1	Packet	Effecten	14	39	Hauptdepot	"	
40	G U	2663	1	Pack	Papier	—	40	"	"	
41	G V	4192	1	Kiste	Glasscherben	70	41	"	"	
42	H	5	1	"	leer	19	42	Mannheim	"	
43	H	29	1	Fass	unbekannt	—	43	Hauptdepot	"	
44	H	863	1	"	Bürstenwaaren	82	44	"	"	
45	H B	—	1	Ballen	Borsten	522	45	Basel	"	
46	H B	—	1	—	Heerdplatte mit 3 Ringen	13	46	Carlsruhe	"	
47	H B	2	1	Kiste	alte Bürsten	10	47	Hauptdepot	"	
48	H C	—	2	—	Dachfenster	38	48	"	"	
49	H R	686	1	Fass	unbekannt	45	49	Heidelberg	"	
50	H S	5135	1	Kiste	Stiften	169	50	Hauptdepot	"	
51	H W	543	1	"	Drahtstifte	130	51	"	"	
52	J	105	1	Fass	leer	16	52	"	"	
53	J E	1	1	Koffer	Kleider	50	53	"	"	
54	J F R	20004/5	2	Fässer	leer	74	54	"	"	
55	J G L	97	4	Gebund	Siebsargen	98	55	"	"	
56	J J	1328	1	Kiste	leer	54	56	"	"	
57	J L O H P	59/7093	1	Fässchen	"	44	57	"	"	
58	J N	1145	1	Kiste	"	55	58	Mannheim	"	
59	J O	1	1	Korbflasche	"	18	59	Hauptdepot	"	
60	K	—	1	Gebund	Eisen	90	60	Mannheim	"	
61	K	—	1	Fass	leer	34	61	Hauptdepot	"	
62	K C	7715	1	"	unbekannt	578	62	"	"	
63	K D	1	1	"	leer	24	63	"	"	
64	K G	2413/27	10	Kisten	Nudeln	300	64	"	"	
65	L	—	1	Tafel	Zink	21	65	Constanz	"	
66	L	67	1	Fass	leer	62	66	Hauptdepot	"	
67	L B	752	1	Kübel	Wagenfett	14	67	Steinsfurth	"	
68	L S	336	1	Ballot	unbekannt	29	68	Mannheim	"	
69	L S	780	1	Kiste	unbekannt	86	69	Heidelberg	"	
70	L W	29	1	"	leer	24	70	Hauptdepot	"	
71	L W	1827	1 1	Kiste Paquet	Schweissdecken und Schnallen	—	71	"	"	
72	L W O	5469	1	Korbflasche	Branntwein	81	72	Carlsruhe	"	
73	M	—	1	Gebund	Schwarzblech	54	73	Mannheim	"	
74	M K Zürich	—	1	Ballot	Säcke	15	74	Hauptdepot	"	
75	M N S	—	1	Fass	leer	66	75	"	"	
76	M S	37	1	"	"	190	76	Mühlacker	"	
77	N	721	1	Kiste	Gypsmodelle	54	77	Hauptdepot	"	
78	N N	—	3	Colli	Ofentheile	30	78	"	"	
79	N R	69	1	Fass	leer	23	79	"	"	
80	O E	27	1	Kiste	Eichengeräthschaften	15	80	Messkirch	"	
81	P	—	1	"	Eisenwaaren	29	81	Hauptdepot	"	
82	P J W	210	1	Fass	leer	210	82	"	"	
83	R	33	1	Kiste	Messingwaage	34	83	"	"	
84	R B	2012	1	Fass	leer	66	84	"	"	
85	S	1012	1	Säckchen	Guano	95	85	Mannheim	"	
86	S & C	2287	1	Kiste	leer	14	86	Hauptdepot	"	
87	S C	7049	1	Korb	Eichwaaren	25	87	Waldshut	"	
88	S L	1813	1	Fass	leer	14	88	Hauptdepot	"	
89	St K	40	1	Kiste	"	23	89	"	"	
90	St O	6544	1	"	"	14	90	Hausach	"	
91	S W	2569	1	"	"	48	91	Hauptdepot	"	
92	T	663	1	Stübich	"	54	92	"	"	
93	T	—	2	—	Bestandtheile z. einer Windmühle	36	93	"	"	
94	U C	4363	1	Kiste	leer	76	94	"	"	
95	W	6	1	Sack	Gries	188	95	Mannheim	"	
96	W	736	1	Kiste	unbekannt	24	96	Hauptdepot	"	
97	W W	3197	1	Ballen	Wollwaaren	64	97	Hausach	"	
					B. Colli mit Nummern signirt:					
98	—	1	1	Korbflasche	leer	14	98	Hauptdepot	"	
99	—	31	1	Kiste	Eisenwaaren	36	99	"	"	
100	—	35	1	—	Privatdecke	90	100	Mannheim	"	
101	—	110	1	Fass	leer	70	101	Hauptdepot	"	
102	—	846	1	Kiste	Bindfadenkapseln	18	102	"	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
103	—	991/42	1	—	Stahlplatte —	44	103	Carlsruhe	Badische	
104	—	1143	1	Fass	leer —	23	104	Hauptdepot	„	
					C. Colli mit Figuren, Adressen und ohne Signatur:					
105	S	—	1	Kiste	Torf —	320	105	Hauptdepot	„	
106	4	627	1	Ballen	Zunder —	50	106	Freiburg	„	
107	Wels	—	1	Sack	Weizen —	180	107	Friesenheim	„	
108	J. Morice	1265	1	„	Kleien —	104	108	Hauptdepot	„	
109	M. Roller	1065	1	Fass	leer —	204	109	Mühlacker	„	
110	—	—	3	Ballen	Baumwollabfall —	441	110	Hauptdepot	„	
111	Louis Dreifuss Marseille	174	1	Sack	Kleien —	60	111	„	„	
112	—	—	3	Ballen	Baumwollabfälle —	441	112	„	„	
113	—	—	1	—	Bettrost —	40	113	„	„	
114	—	—	2	Ballen	rohe Baumwolle —	864	114	„	„	
115	—	—	1	Koffer	Kleider —	56	115	„	„	
116	—	—	4	Stück	Harrassé —	70	116	„	„	
117	—	—	1	Kübel	Pech —	27	117	„	„	
118	—	—	1	—	Pflug —	105	118	„	„	
119	—	—	1	Pack	Papier —	26	119	„	„	
120	—	—	1	—	Eisenplatte —	41	120	Mannheim	„	
121	—	—	1	Gebund	Stabeisen —	120	121	Müllheim	„	
122	—	—	1	—	Bettrost —	40	122	Hauptdepot	„	
123	—	—	2	Ballen	rohe Baumwolle —	864	123	„	„	
124	—	—	2	Stübiche	leer —	52	124	„	„	
125	—	—	1	Korb	„ —	10	125	„	„	
126	—	—	2	Stübiche	„ —	34	126	„	„	
127	—	—	1	Stübich	„ —	18	127	„	„	
128	—	—	1	Korbflasche	„ —	22	128	„	„	
129	—	—	1	Kiste	„ —	32	129	„	„	
130	—	—	1	„	„ —	34	130	„	„	

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 10. Jahrgang 1874. Leipzig, am 15. Mai 1874.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 6. Mai gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7^1/_2$ **Sgr.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen. A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Sack	Zwiebeln	—	103	1	Dortmund	Bergisch-Märk.	
2	A	111	1	Gebund	Stahl	—	38	2	Giessen	Köln-Mindener	
3	A	229. 2029 2815	3	Fässer	leer	—	59	3	Münster	Westfälische	
4	A 110	1208	1	Stück	Packtuch	—	62	4	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
5	A A D	1215	1	Kiste	—	—	—	5	Wetter	Bergisch-Märk.	
6	A B	div.	14	Gebinde	Bier	—	—	6	Magdeburg	Rathenower	
7	A B	7911	1	Kiste	Käse	—	109	7	Kempten	Bayer. Staatsb.	
8	A D	311	1	„	unbekannt	—	20	8	Prien	„	
9	A F N	—	2	Bunde	Draht	—	200	9	Konitz	Preuss. Ostbahn	
10	A G	460	1	Korb	—	—	46	10	Neuss	Bergisch-Märk.	
11	A H	937	1	Ballen	unbekannt	—	124	11	„	Rheinische	
12	A H	1772	1	„	Kunstwaaren	—	192	12	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
13	A H	53095	1	Korb	leere Kiste	—	63	13	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
14	A M	318	1	Kübel	Butter	—	86	14	Herne	Köln-Mindener	
15	A M	168	1	Kiste	Wein	—	98	15	Augsburg	Bayer. Staatsb.	
16	A O	67	1	Pack	Sägen	—	11	16	München	„	
17	A R	2/3	2	Körbe	—	—	107	17	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
18	A R	564	1	Korb	—	—	114	18	M. Gladbach	„	bez. Geilenkirchen.
19	A R C	2209	1	Kiste	leer	—	27	19	Berlin	Berlin-Anhaltische	Adr. P. Schape-Herne.
20	B	—	1	Kübel	—	—	35	20	Dortmund	Bergisch-Märk.	
21	B	3	1	Kiste	—	—	110	21	Deutz	„	
22	B	5	1	Collo	Stricke	—	75	22	Konitz	Preuss. Ostbahn	bez. Dortmund-Gevelsberg.
23	B	6	1	Kiste	Feilen	—	64	23	Gevelsberg	Bergisch-Märk.	
24	B Holzminden	100	1	Collo	10 eis. Gusstheile und 1 Schloss		20	24	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
25	B	193	1	Fass	leer	—	31	25	Eisfeld	Werrabahn	beschr. Geilenkirchen.
26	B	197	1	Kistchen	—	—	46	26	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
27	B	317	1	Korb	Blechflaschen mit Farbwaaren		72	27	Dortmund	„	Etiqu.: C. W. Schmidt-Düsseldorf.
28	B	330	1	Kiste	leer	—	30	28	Paderborn	Westfälische	
29	B	431	1	„	Schachteln	—	76	29	Sonneberg	Werrabahn	
30	B B	126	1	Ballen	unbekannt	—	22	30	Berlin	Berlin-Anhaltische	
31	B C	684	1	Korb	—	—	30	31	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	beschr. Landau.
32	B C	685	1	„	—	—	24	32	„	„	beschr. Brühl.
33	B C	686	1	„	—	—	26	33	„	„	beschr. Trorbach.
34	B H	—	2	Fass	Pech	—	600	34	Posen	Oberschlesische	
35	B H	6119	1	„	Bleiweiss	—	105	35	Creuznach	Rhein-Nahe-Bahn	
36	B K	748	2	Colli	Pflanzen	—	415	36	Hamburg	Köln-Mindener	
37	B M	7	1	Fass	Kreide	—	437	37	Steele	Bergisch-Märk.	
38	B S	2252	1	Kiste	unbekannt	—	115	38	Hof	Bayer. Staatsb.	
39	B S	5504	1	Fass	Cichorien	—	140	39	Hamm	Westfälische	
40	B S J	1785	4	Stangen	Eisen	—	221	40	Lichtenfels	Werrabahn	bez. Braunschweig-Witten.
41	B W	1	1	Fass	Holzmodell	—	32	41	Witten	Bergisch-Märk.	
42	B W S	1913	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	61	42	Bromberg	Preuss. Ostbahn	bez. Mühlheim-Mannheim.
43	C B	2580	1	Fass	leer	—	48	43	München	Bayer. Staatsb.	
44	C C & G	37	1	Collo	Maschinentheile	—	669	44	Bremen	Hannoversche	
45	C D	662	1	Ballen	Leinen	—	140	45	Roermond	Niederländ. Stsb.	
46	C K	1296	1	Gestell	Schachteln	—	19	46	Crefeld	Rheinische	
47	C Boder C K	25	1	Kiste	Kartoffeln und Kohl	—	108	47	Minden	Köln-Mindener	
48	C N	104/5	2	Kisten	gefüllt	—	58	48	Bonn	Rheinische	
49	C N	5536	1	Kiste	„	—	140	49	Bingerbrück	„	
50	C S	2196	1	„	4 Körbchen	—	63	50	Sonneberg	Werrabahn	
51	C W	6	1	Pack	4 Seitentheile zu einer Bettstelle		—	51	Dortmund	Bergisch-Märk.	bez. Altwasser-Berlin.
52	D	—	8	Colli	Eisentheile	—	116	52	Warburg	Westfälische	
53	D G	16	1	Fass	unbekannt	—	316	53	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
54	D V	7920	1	Kiste	gefüllt	—	92	54	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
55	E B G	4	1	—	kurze Kuppelstange	—	—	55	Königsberg	Preuss. Ostbahn	

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur — Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
56	E B C	975/6	2	Pack	Sensen	—	52	56	Salzbergen	Westfälische	
57	E Co.	1318	1	Fass	leer	—	18	57	Braunschweig	Braunschweigische	
58	E D	24	1	Körbchen	Schraubenmuttern	—	34	58	Hagen	Bergisch-Märkisch.	bezettelt Dresden-Hagen (alt).
59	E E O	1295	1	Fass	leer	—	8	59	Emden	Westfälische	bekl. Osnabrück-Emden.
60	E F	32	1	Kiste	—	—	—	60	Eydtkuhnen	Preuss. Ostbahn	
61	E H	—	2	Pack	leere Säcke	—	171	61	Essen	Bergisch-Märkisch.	
62	E H	233	1	Pack	Eisenwaaren	—	45	62	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
63	E M	6647	1	Ballen	Tuch	—	44	63	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
64	E R & C A	286/288	3	Kisten	—	—	—	64	Eydtkuhnen	Preuss. Ostbahn	
65	E W	77	1	Kiste	Glasflaschen	—	130	65	Sonneberg	Werrabahn	
66	**F**	—	1	Collo	Maschinentheile	—	11	66	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
67	F	4	1	Fass	leer	—	17	67	Rheine	Westfälische	
68	F	157	1	Pack	Säcke	—	—	68	"	"	
69	F	609	1	"	"	—	—	69	Münster	"	
70	F	716	1	Korb	?	—	65	70	Güstrow	Friedrich-Franz-B.	
71	F B	7598	1	"	Päckchen	—	2	71	Hengelo	Niederländ. Staatsb.	
72	F C	351	1	"	Eisenwaaren	—	135	72	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
73	F E	4789	1	Fass	leer	—	24	73	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
74	F S	50	1	Ballot	Bücher	—	33	74	Augsburg	Bayer. Staatsb.	
75	F W M	142	1	Ballen	Leinen	—	29	75	Bingerbrück	Rheinische	
76	**G**	1/6	6	Packt	Bretter	—	61	76	Dresden-N.	Sächs. Staatsb.	
77	G	55	1	Fass	getr. Ost	—	195	77	Essen	Bergisch-Märkisch.	
78	G B	989	1	Ball.	unbekannt	—	34	78	Posen	Oberschlesische	
79	G B	1349	1	Korb	Hufeisen	—	14	79	Emden	Westfälische	
80	G B	1892	1	Sack	Saamen	—	101 [102]	80	Vienenburg	Magdeb.-Halberst.	
81	G D	3988	1	Fass	—	—	312	81	Buckau	"	
82	G F	9346	1	Kiste	leer	—	23	82	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
83	G K	729	1	Korb	gefüllt	—	52	83	Köln, Geron	Rheinische	
84	G M	261	1	"	Blechwaaren	—	23	84	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkisch.	
85	G N	1446	1	Fass	Seife	—	140	85	Bochum	"	
86	G W	2414	1	Ballen	Wollwaaren	—	30	86	Mülheim a/Rh.	"	bez. Cottbus-Mülheim a/Rh.
87	**H**	?	1	Korb	Schinken	—	86	87	Cassel	"	
88	H	1	1	Sack	Kiefernsaamen	—	27	88	Deutz	Köln-Mindener	
89	H	2	1	Pack	Stohmesser	—	42	89	Giessen	"	
90	H	10	1	Kiste	gefüllt	—	140	90	Köln, Geron	Rheinische	
91	H	880	1	"	?	—	132	91	Leer	Westfälische	
92	H B	36	1	"	Griffel	—	205	92	Wittenberg	Berlin-Anhaltische	
93	H E	—	1	Korb	Bückinge	—	36	93	Minden	Köln-Mindener	
94	H G	111	1	Fass	gefüllt	—	80	94	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	
95	H J	—	2	—	Wagenachsen m.Büchsen		90	95	Siegen	Bergisch-Märkisch.	
96	H K	1255	1	Korb	—	—	76	96	Berlin	Berlin-Anhaltische	
97	HD	—	1	Koffer	—	—	29	97	Danzig	Preuss. Ostbahn	
98	HL	932	1	Fass	leer	—	19	98	Lichtenfels	Werrabahn	
99	H S	11680	1	Kiste	Manufacturwaaren	—	185	99	Essen	Bergisch-Märkisch.	
100	H W	II	1	—	leinene Privatdecke	—	—	100	Aachen M.	"	
101	H W	664	1	Kiste	—	—	—	101	M. Gladbach	"	
102	**J**	3	2	Pack	Strohpapier	—	34	102	Aachen M.	"	
103	J A H	64	1	Kiste	?	—	50	103	München	Bayer. Staatsb.	
104	J B	54	1	"	?	—	105	104	"	"	
105	J C L	6061	1	Korb	Eisenwaaren	—	212	105	Hainholz	Hannoversche	
106	J L	6092	1	Kiste	Malzzucker	—	122	106	Trier	Rheinische	
107	J L	190/1	2	Fass	gefüllt	—	351	107	Köln, Geron	"	
108	J L S	9069/70	2	"	leer	—	130	108	Mainz	Hess. Ludwigsb.	beklebt Worms.
109	J M B	277	1	"	Petroleum	—	292	109	Cassel	Main-Weser-Bahn	
110	J P	42	1	Ball.	Krollhaare	—	24	110	Breslau	Oberschlesische	
111	J P	3177	1	Kiste	unbekannt	—	133	111	Posen	"	
112	J S	406	4	—	eiserne Dachfenster	—	96	112	Lennep	Bergisch-Märkisch.	
113	J S / A	5405	1	Korb	Leim	—	14	113	Ludwigshafen	Pfälzische	
114	J V B	24	1	Fass	leer	—	60	114	Hasselt	Niederländ.Staatsb.	
115	J & V	460	1	Ballen	?	—	109	115	Rostock	Friedrich-Franz-B.	
116	J W B	662	1	Kiste	Lichte	—	63	116	Oberhausen	Köln-Mindener	
117	J W B	1148	1	"	Seife	—	52	117	Neuss	Rheinische	
118	**K**	blau	1	Sack	leere Säcke	—	67	118	Bremen	Hannoversche	
119	K v. B	375	1	Kiste	**Messer u. Scheeren**	—	27	119	**Münster**	**Westfälische**	
120	K L	9	1	Koffer	?	—	118	120	München	Bayer. Staatsb.	bez.Freiburg-Wien.
121	K O	88	1	Kasten	—	—	46	121	Danzig	Preuss. Ostbahn	
122	K O	128.132. 285	3	Fässer	Oel	—	1136	122	Cüstrin	"	
123	**L**	—	1	Bund	4 Stangen Eisen	—	112	123	Bielefeld	Köln-Mindener	
124	L	I	1	Sack	Kartoffeln	—	109	124	Witten	Bergisch-Märkisch.	
125	L A	8457	1	Kiste	leer	—	51	125	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
126	L B	—	3	—	gusseis. Kessel	—	90	126	"		bez.Bretten-Creuznach.
127	L C	1072	1	Ballen	unbekannt	—	17	127	Köln, Geron	Rheinische	
128	L K	35	1	"	Kartoffeln	—	10½	128	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
129	L N	2544	1	Harras	Hohlglas	—	248	129	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
130	L S	8058	1	Fass	gefüllt	—	40	130	Köln, Geron	Rheinische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
131	L & S	8848	1	Ballen	—	18	131	Lehrte	Magdeb. - Halberst.	bekl. Lingen-Bielefeld.
132	L W	181	1	Fass	Wein	364	132	Augsburg	Bayer. Staatsb.	
133	L W	2937	1	Korb	Emballage	35	133	Frankfurt a. M.	Main - Weser - Bahn	
134	L W C	348	1	Kiste	Nudeln	33	134	Lennep	Bergisch-Märk.	
135	**M**	12	1	Essigfass	leer	28	135	Lehrte	Hannoversche	
136	M	13	1	Fass	Stärke	111	136	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
137	M (o o)	22 41	2	Säcke	Kaffee	146 149	137	München	Bayer. Staatsb.	
138	M	200	1	Kiste	Cigarren	80	138	Rheine	Westfälische	beschr. Bentheim.
139	M	431	1	Pack	Schüppen	55	139	Remscheid	Bergisch-Märk.	
140	M A	7/10	4	Colli	Eisentheile	—	140	Mülheim a. d. R.	Rheinische	
141	M B & C	91	1	Fass	—	250	141	Viersen	Bergisch-Märk.	
142	M C	632	1	Fass	leer	58	142	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
143	M C	1999	1	Fass	"	75	143	"	"	
144	M H	4025	1	—	Seitenwand von einem Wagen	—	144	Wernigerode	Magdeb. - Halberst.	
145	M K	2430	1	Kiste	Papiertapeten	132	145	Ocynhausen	Köln-Mindener	
146	M M	3367	1	Kiste	Zimmt	17	146	Birkenfeld	Rhein-Nahe-Bahn	
147	M O	229 234	2	Ballen	Düten	30. 14	147	Bingerbrück	"	bez. Butzbach-Mainz.
148	**NTF**	3227	1	Kiste	Zündhölzer	190	148	Bremen	Hannoversche	
149	**O**	—	1	Ballen	Stöcke	70	149	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märk.	
150	O	121 127 138/40	5	Ballen	Wolle	899	150	Köln, Gereon	Rheinische	
151	O G	4	1	Korb	Eisenwaaren	21	151	Deutz	Bergisch-Märk.	
152	O K	15673	1	Kiste	Farbwaaren	53	152	Münster	Westfälische	
153	**P** D	65/67	2	Pack	Strohmatten	272	153	Schwelm	Bergisch-Märk.	
154	P H	4855	1	Rolle	Bleirohr	140	154	Soest	"	bez. Soest.
155	P K	1	2	Säcke	Holzspunde	142	155	Hildesheim	Hannoversche	
156	**R**	487. 492	2	Ballen	Taback	598	156	Dordrecht	Niederländ. Stsb.	
157	R A T	733	1	Fass	Kienruss	23	157	München	Bayer. Staatsb.	
158	R C	842	1	Kiste	gefüllt	192	158	Köln, Gereon	Rheinische	
159	R F	4167	1	Fass	Cichorien	220	159	Creuzthal	Bergisch-Märk.	seit 28./4. 1873.
160	R K Oberhagen	609	1	Fass	Eisenwaaren	339	160	Gevelsberg	"	
161	R O	423	1	Ballen	Waaren	33	161	Mainz	Hess. Ludwigsb.	bekl. Trier.
162	R S	268	1	Kiste	gefüllt	105	162	"	"	
163	R W L	20. 97	1	Korb	Candis	36	163	B. Rittershausen	Bergisch-Märk.	
164	**S**	—	1	Bürde	Stahl	24	164	Münster	Westfälische	
165	S	—	1	—	eisernes Rohr	5	165	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
166	S	7	1	Pack	Papier	40	166	Münster	Westfälische	
167	S	52	1	Fass	Zucker	120	167	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
168	S	647	1	Fass	Zucker	120	168	Empel	"	
169	S	2569	1	Kiste	Soda	60	169	Dresden-N.	Sächs. Staatsbahn	
170	S	210/11	2	Sack	Spunde	—	170	Barmen	Bergisch-Märk.	
171	S & C	123	1	Pack	—	18	171	Magdeburg	Magdeb. - Halberst.	
172	S E	—	1	—	Ofenringplatte	12	172	Coburg	Werrabahn	
173	S H	—	2	Platten	Eisen	18	173	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märk.	
174	S S	9	1	Pack	verkupf. Eisendraht	52	174	Güstrow	Friedrich - Franz B.	
175	S S	803	1	Ballot	Manufacturwaaren	18	175	Braunschweig	Braunschweigische	bekl. Neustadt.
176	St	—	1	Stück	grüne Haut	89	176	München	Bayer. Staatsb.	
177	S V	—	1	Packt	leere Säcke	32	177	Dresden-N.	Sächs. Staatsbahn	
178	**T**	1	2	Colli	1 Cylinderbureau	180	178	Berlin	Berl. - Potsd. - Magd.	
179	T	1	2	Colli	Spinden	256	179	"	"	bekl. Berlin-Wesel.
180	T G	8	1	Kiste	Pianino	601	180	Stendal	Magdeb. - Halberst.	
181	T -O- Z	1057/8	2	Kisten	unbekannt	367	181	Posen	Oberschlesische	
182	**V** C	40	1	Kiste	Zucker	60	182	Giessen	Köln-Mindener	
183	V P	692	1	Kiste	gefüllt	105	183	Neuss	Rheinische	
184	**W**	10	2	Kisten	Stahl	240	184	Köln, Gereon	"	
185	W M C	44 2771	1	Korb	gefüllt	—	185	Coblenz	"	
186	W	47	1	Fass	Oel	160	186	Marten	Bergisch-Märk.	beschr. Marten.
187	W C	807	1	Kiste	unbekannt	60	187	Kattowitz	Oberschlesische	
188	W L	900	1	Fass	Soda	122	188	Dresden-N.	Sächs. Staatsbahn	
189	W M	222	1	Kiste	unbekannt	64	189	Ludwigshafen	Pfälzische	
190	W S	117	1	Fass	Kraut	116	190	Bochum	Bergisch-Märk.	
191	W S	10050	1	Kiste	1 Pelzmantel, ein Anzug, 2 Spieluhren	46	191	Elberfeld St.	"	
192	**Z**	295	1	Kiste	unbekannt	40	192	Augsburg	Bayer. Staatsb.	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
193	Bromberg	86	1	—	lange Kuppelstange	—	193	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
194	J Essen	393	1	Fass	leer	63	194	Minden	Köln-Mindener	
195	Geb. Gärtner Meiningen	1	1	Pack	Säcke	48	195	Culmbach	Bayer. Staatsb.	
196	H St E	2114	1	—	Handlaterne, alte	—	196	Bodenbach	Sächs. Staatsbahn	
197	Franz Kopp in Erfurt	—	1	Korb	Eisenwaaren	41	197	Lennep	Bergisch-Märk.	
198	M Leffert	80	1	Fass	leer	40	198	Münster	Köln-Mindener	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
199	J. S. Mann Lübeck.	—	1	Pack	12 Säcke —	30½	199	Cassel	Main-Weser	
200	Meynen.	4634	1	Fass	leer —	18	200	Köln, Geron	Rheinische	
201	Mosmans.	—	1	Kiste	Papier —	120	201	Tilburg	Niederl. Staatsb.	
202	Raffinirtes Harzblei	13265/6 13283/97	4	Mulden	Blei —	630	202	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
203	E. Remy.	4507	1	Kiste	Stärke —	60	203	Lennep	Bergisch-Märk.	
204	Rösing & Co. Witten.	—	1	Pack	Säcke —	—	204	Emden	Westfälische	
205	Saxonia.	—	1	Mulde	Blei —	131	205	Berlin	Berlin-Anhaltische	
206	Schmidt & Co. Berlin oder X	—	1	Sack	Roggenfuttermehl —	124	206	Filehne	Preuss. Ostbahn	
207	Schwenebrügge Soest.	—	2	Pack	Säcke —	—	207	Soest	Bergisch-Märk.	
208	Stephan Joseph Hansen in Neuss	—	1	„	leere Säcke —	60	208	Neuss	„	
209	Uhlendorf Hamm.	—	1	„	Säcke —	—	209	Leschede	Westfälische	
210	R Z & Co.	1813	1	Kiste	unbekannt —	109	210	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
211	241 (auf einem Gefässboden.) Gross 3 „ 59 L S (auf dem andern Gefässboden.)	—	1	Fass	Petroleum —	320	211	Schoenlanke	„	
					C. Colli mit Nummern sign.:					
212	—	I	12	Stangen	Eisen —	145	212	Remscheid	Bergisch-Märk.	
213	roth	II	1	Stab	„ —	66	213	Lichtenfels	Werrabahn	
214	roth	III	1	„	„ —	8	214	Salzungen	„	
115	—	XI	2	Pack	Fassreifen —	25	215	Gevelsberg	Bergisch-Märk.	
216	—	XII	15	„	„ —	225	216	„	„	
217	—	26	1	—	leinene Privatdecke —	—	217	Aachen M.	„	
218	—	45	1	Sack	Säcke —	30	218	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
219	—	274	1	„	Werg —	17	219	Memmingen	„	
220	—	1565	1	Fass	leer —	58	220	Berlin	Berlin-Anhaltische	
					D. Colli mit Figuren signirt:					
221	0	—	1	Gebund	Fensterreifen —	23	221	Speyer	Pfälzische	
222	[Figur]	54	1	Ballot	Cigarren —	7	222	Goslar	Braunschweigische	
223	[Figur] H	1869	1	Fass	leer —	39	223	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
224	∞	6734	1	Korb	leere Flaschen —	80	224	Deutz	Bergisch-Märk.	
225	△	—	2	Ballen	Guano —	—	225	Dordrecht	Niederl. Staatsb.	
226	[Figur]	—	1	—	Ofentheil —	5	226	Soest	Bergisch-Märk.	bez. Dortmund-Soest.
227	[Figur]	114	1	Fass	Firniss —	104	227	Deutz	„	
228	[Figur]	4287	1	Korb	gefüllt —	65	228	Cleve	Rheinische	
229	[Figur]	3228	1	Ballon	— —	50	229	Viersen	Bergisch-Märk.	bez. Düsseldorf-M. Gladbach.
230	[Figur] G	388	1	Fass	Soda —	122	230	Dresden-N.	Sächs. Staatsb.	
231	[Figur] JE	1038	1	Korb	leere Flaschen —	12	231	„	„	
232	[Figur] O	147	1	Fass	Soda —	907	232	„	„	
233	[Figur] K	36. 37	2	Kisten	— —	460	233	Gumbinnen	Preuss. Ostbahn	
234	[Figur]	679	1	Korb	Candis —	32	234	Soest	Bergisch-Märk.	
235	[Figur] W	77	1	Sack	Hanf —	196	235	Deutz	„	beschr. Münster.
236	[Figur] R	4524	1	Kiste	leer —	20	236	Hannover	Hannoversche	
237	[Figur] O T. R.	1223	1	„	Cigarren —	64	237	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
238	[Figur] B C	7671	1	Ballon	Säure —	120	238	Hainholz	Hannoversche	
239	[Figur]	1960	1	Kiste	unbekannt —	131	239	Breslau	Oberschlesische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
240	JF	582/3. 591	3	Fass	Pech —	1100	240	Posen	Oberschlesische	
					E. Colli ohne Signatur:					
241	—	—	1	Bündel	Hanf —	—	241	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
242	—	—	5	Gewichte	à 100 Pfund —	500	242	Bochum	"	
243	—	—	2	"	à 40 " —	80	243	Bochum	"	
244	—	—	8	"	à 20 " —	160	244	Bochum	"	
245	—	—	1	Pack	Taback & Cigarren —	32	245	Rittershausen	"	Etiqu.: Bauermeister & Co.
246	—	—	3	"	Eisendraht —	200	246	Unna	"	
247	—	—	5	"	Senftöpfe —	100	247	Witten	"	
248	—	—	1	"	3 Bohrknarren —	50	248	Bochum	"	
249	—	—	7	Stück	Holzschuhe —	—	249	Soest	"	
250	—	—	1	Sack	Roggen —	140	250	Düsseldorf	"	
251	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	20	251	Elberfeld St.	"	
252	—	—	1	—	Roststab —	66	252	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
253	—	—	14	Stück	kieferne Bohlen —	—	253	Demker	"	
254	—	—	4	—	eiserne Kippen —	—	254	Halle	"	
255	—	—	4	—	Spriegel aus Wagen M. H. 4934	—	255	Vienenburg	"	
256	—	—	4	—	Spriegel aus Wagen M. H. 9664	—	256	"	"	
257	—	—	2	Pack	Garn —	96	257	Venlo	Niederl. Staatsb.	
258	—	—	1	Stange	Stahl —	15	258	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
259	—	—	1	—	Holzgestell —	44	259	Oberhausen	"	
260	—	—	1	Ballen	Hautabfälle —	11	260	Wetzlar	"	
261	—	—	1	Sack	Grand —	97	261	Porta	"	
262	—	—	1	Bund	Seegras —	50	262	Minden	"	
263	—	—	1	—	alte eiserne Welle —	21	263	Hamburg	"	
264	—	—	1	Rolle	Papierstreifen —	18	264	Oberhausen	"	
265	—	—	2	Bund	Seegras —	95	265	Münster	"	
266	—	—	1	Sack	Runkelrübensaamen —	25	266	Löbau	Sächs. Staatsb.	
267	—	—	2	Stück	Roheisen —	46	267	Leipzig	"	
268	—	—	2	Ballen	Packleinewand —	—	268	Dresden-N.	"	
269	—	—	1	Packt	leere Säcke —	5	269	Frankenberg	"	
270	—	—	2	Stück	Bettladentheile —	34	270	Augsburg	Bayer. Staatsb.	aus Wag. Rh. 4937 plombirt Vallendar - Ehrenbreitstein.
271	—	—	1	Fass	Seife —	412	271	Oberlahnstein	Nassauische	
272	—	—	1	Sack	Hafer —	58	272	Eisenach	Werrabahn	
273	—	—	12	Stück	Kippen —	—	273	Kufstein	Bayer. Staatsb.	
274	—	—	4	"	" —	—	274	"	"	
275	—	—	2	Colli	eiserne Anker —	—	275	Essen	Rheinische	
276	—	—	1 1 1 22	Parthie " " Stück	Grenzsteine — Hausteine — Pflastersteine — Kaminrohr —	—	276	Neuwied L.	"	
277	—	—	1	—	Gewichtstück —	2	277	Uelzen	Hannoversche	
278	—	—	1	—	Hammer —	1	278	Bremen	"	
279	—	—	1	Packet in weiss. Papier	1 Dutzend neue leinene Servietten	—	279	Braunschweig	Braunschweigische	
280	—	—	4	—	kl. Maschinentheile —	9	280	Berlin	Berlin-Anhaltische	
					Nachtrag.					
					Eingegangen nach dem 5. d. M. nach Beginn des Satzes.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	**A** L	414/16	3	Kisten	— —	422	1	Dresden	Leipzig-Dresdner	
2	A M S. Sch.	1866	1	Bund	leere Säcke —	84	2	Hauptdepot	Badische	
3	A W	—	1	"	" —	26	3	"	"	
4	**B**	1	1	"	Hopfensäcke —	54	4	"	"	
5	B	743	1	Kiste	leer —	35	5	"	"	
6	B C L H C	890	1	Ballen	Kaffee —	140	6	"	"	
7	B C	8846	1	Kiste	leer —	152	7	"	"	
8	B C B	4	1	Fass	" —	153	8	Stettin	Berlin-Stettiner	
9	B F	885 A	1	Kiste	Blechgeschirr —	68	9	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
10	B & H	4528	1	"	gefüllt —	107	10	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
11	B M	1029	1	—	Wagendecke —	—	11	Gerstungen	Thüringische	
12	B U B	—	$^1/_8$	Tonne	Bier —	44	12	Angermünde	Berlin-Stettiner	
13	**C**	128	1	Ballen	Lumpen —	—	13	Dresden	Leipzig-Dresdner	
14	C A	—	1	Korb	leer —	—	14	"	"	
15	C K	7550	1	Sack	Reis —	100	15	Hauptdepot	Badische	
16	C L B Mastricht	25	1	—	Leine —	—	16	Leipzig	Leipzig-Dresdner	

Laufende Nr.	Der Colli. Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
17	C N	2	1	Kiste	unbekannt	—	74	17	Hauptdepot	Badische	
18	C R	9349	1	Kistchen	Farin	—	15	18	"	"	
19	C T	356	1	Fass	Oel	—	372	19	"	"	
20	C W	52	1	Fass	leer	—	32	20	Leipzig	Thüringische	
21	D	110	1	—	Tisch	—	48	21	Heidelberg	Badische	
22	E	220	1	Kiste	Blechwaaren	—	50	22	Hauptdepot	"	
23	E	5645/5649	5	Fass	Farberde	—	581	23	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
24	E	21430	1	Kiste	Töpferwaaren	—	48	24	Hauptdepot	Badische	
25	E B	2824	1	"	—	—	25	25	Dresden	Leipzig - Dresdner	
26	E L St. K	3505 591	1	"	Emballage	—	87	26	Hauptdepot	Badische	
27	E M	3198	1	"	leer	—	16	27	"	"	
28	F	4	1	—	Ofentheil	—	9	28	Weissenfels	Thüringische	
29	F	3686	1	Kiste	leer	—	26	29	Hauptdepot	Badische	
30	F	19091	1	"	Stärke	—	57	30	"	"	
31	F A	21	1	Ballen	Wollwaaren	—	35	31	Karlsruhe	"	
32	F F L	2	1	Packt	leere Säcke	—	—	32	Dresden	Leipzig-Dresdner	
33	F K	114	1	Fässl	eiserne Nägel	—	133	33	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
34	F L	304	1	Kiste	—	—	174	34	Dresden	Leipzig - Dresdner	
35	F M	411	1	"	leer	—	48	35	Kehl	Badische	
36	F R	—	1	Sack	alte Schuhe	—	58	36	Hall	Württembergische	
37	G	5	1	Koffer	Leinwand	—	40	37	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
38	G	6039	1	Kiste	Blechbüchsen	—	16	38	Hauptdepot	Badische	
39	G B	832	1	"	Eisenwaaren	—	46	39	"	"	
40	G B	3356	1	Pack	Pappendeckel	—	15	40	Mannheim	"	
41	G H	1299	1	Fass	leer	—	202	41	Hauptdepot	"	
42	G L	1780	1	Kistchen	"	—	23	42	"	"	
43	G M C	735	1	Ballen	—	—	—	43	Dresden	Leipzig - Dresdner	
44	G O B	9390	1	Kistchen	leer	—	38	44	Mannheim	Badische	
45	G S	200	1	"	"	—	67	45	Hauptdepot	"	
46	G U	2663	1	Pack	Papier	—	?	46	"	"	
47	G V B	187	1	Fass	—	—	333	47	Dresden	Leipzig - Dresdner	
48	G W	42	1	Collo	—	—	—	48	"	"	
49	H	6	1	Säckchen	Wolle	—	19	49	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
50	H	29	1	Fass	unbekannt	—	?	50	Hauptdepot	Badische	
51	H	863	1	"	Bürstenwaaren	—	82	51	"	"	
52	H	6784	1	—	Maschine	—	—	52	Dresden	Leipzig - Dresdner	
53	H B	—	1	—	Herdplatte mit 3 Ringen		13	53	Karlsruhe	Badische	
54	H B	2	1	Kiste	alte Bürsten	—	10	54	Hauptdepot	"	
55	H B	8	1	Rolle	Zinkblech	—	105	55	Halle	Thüringische	
56	H B H B K	279 2996	1	Kiste	Bücher und Bilder	—	228	56	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
57	HB	746	1	Ballen	—	—	73	57	Dresden	Leipzig-Dresdner	
58	H C	—	2	—	Dachfenster	—	38	58	Hauptdepot	Badische	
59	H C	170	1	Ballen	Tuch	—	39	59	Dresden	Leipzig-Dresdner	
60	H C	943	1	Fass	Petroleum	—	314	60	"	"	
61	H L E	1742	1	Kiste	—	—	52	61	"	"	
62	H R	686	1	Fass	unbekannt	—	45	62	Heidelberg	Badische	
63	H S	5135	1	Kiste	Stiften	—	169	63	Hauptdepot	"	
64	H S	7514	1	Fass	leer	—	38	64	"	"	
65	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	—	21	65	Passau	Bayer. Ostbahnen	
66	J E	1	1	Koffer	Kleider	—	50	66	Hauptdepot	Badische	
67	J G	971	1	Pack	Papier	—	47	67	Mannheim	"	
68	J G L	97	4	Gebund	Siebsargen	—	98	68	Hauptdepot	"	
69	J M	24	1	Kiste	leer	—	—	69	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
70	J M	2507	1	"	Hausrath	—	20	70	Hauptdepot	Badische	
71	J S	9581	1	"	unbekannt	—	54	71	Immendingen	Württembergische	
72	J S	21982/83	2	Kisten	—	—	57. 55	72	Dresden	Leipzig - Dresdner	
73	K	—	1	Gebund	Eisen	—	90	73	Mannheim	Badische	
74	K	—	1	Fass	leer	—	34	74	Hauptdepot	"	
75	K C	1072	1	Kiste	—	—	—	75	Dresden	Leipzig - Dresdner	
76	K C	7715	1	Fass	unbekannt	—	578	76	Hauptdepot	Badische	
77	K D	1	1	"	leer	—	24	77	"	"	
78	K S	140	2	Packt	Sensen	—	333	78	Dresden	Leipzig - Dresdner	
79	L	—	1	Tafel	Zink	—	21	79	Constanz	Badische	
80	L B	82/85	2	Colli	Ofentheile	—	3	80	Pristewitz	Leipzig - Dresdner	
81	L B	752	1	Kübel	Wagenfett	—	14	81	Steinsfurth	Badische	
82	L G	3	1	Bund	Schiefertafeln	—	—	82	Dresden	Leipzig-Dresdner	
83	L S	780	1	Kiste	unbekannt	—	86	83	Heidelberg	Badische	
84	M	431	2	Colli	weisswollene Decken	—	17	84	Miltitz	Leipzig - Dresdner	
85	M J	1392. 1240	2	Kisten	gefüllt	—	—	85	Dresden	"	
86	M K Zürich	—	1	Ballot	Säcke	—	15	86	Hauptdepot	Badische	
87	M S	37	1	Fass	leer	—	190	87	"	"	
88	M S	1042	1	"	leer, gebrochen	—	38	88	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
89	M T	7802	1	"	leer	—	—?	89	Basel	Badische	
90	M U	1169	1	—	Wagendecke	—	—	90	München	Bayer. Ostbahnen	
91	N	721	1	Kiste	Gypsmodelle	—	54	91	Hauptdepot	Badische	
92	N N	—	3	Colli	Ofentheile	—	30	92	"	"	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
93	N R	69	1	Fass	leer —	23	93	Hauptdepot	Badische	
94	P J C	4696	1	Kiste	Käse —	73	94	Ulm	Württembergische	
95	**R**	—	1	Sack	Garn —	36	95	München	Bayer Ostbahnen	
96	R	17	1	Fass	— —	—	96	Dresden	Leipzig-Dresdner	
97	R	33	1	Kiste	Messingwaage —	34	97	Hauptdepot	Badische	
98	R	7632	1	„	Streichhölzer —	22	98	Schübben-Zanow	Berlin-Stettiner	
99	v. R F	563	1	Fass	leer —	—	99	Dresden	Leipzig-Dresdner	
100	R H	7363	1	Kiste	„ —	16	100	Hauptdepot	Badische	
101	**S**	1	1	Kasten	— —	164	101	Züssow	Berlin-Stettiner	
102	S	5	1	Korb	Emballagen —	11	102	Hauptdepot	Badische	
103	S	1012	1	Säckchen	Guano —	95	103	Mannheim	„	
104	Sch & H	—	3/4	Tonnen	Bier —	—	104	Angermünde	Berlin-Stettiner	
105	S J C W	683	1	Kiste	— —	—	105	Dresden	Leipzig-Dresdner	
106	S W	2569	1	„	leer —	48	106	Hauptdepot	Badische	
107	**T** H	1840/1842	2	Kisten	„ —	—	107	Dresden	Leipzig-Dresdner	
108	T S	1	1	Koffer	— —	42	108	„	„	
109	T W	2393/2394	2	Ballen	unbekannt —	—	109	Weida	Thüringische	
110	**W**	4	1	Sack	Wolle —	75	110	Stettin	Berlin-Stettiner	
111	W	32.44	2	Kisten	leer —	45	111	Ulm	Württembergische	
112	W B	—	1	Stück	Ofentheil —	55	112	Hauptdepot	Badische	
113	W G	2430	1	Kiste	leer —	30	113	Halle	Thüringische	
114	W H	1/2	2	Kisten	Nudeln —	62	114	Hauptdepot	Badische	
115	W K	—	2	Stäbe	Eisen —	122	115	Gemünden	Frankfurt-Bebraer	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
116	S. Blum	1873	10	Bund	leere Säcke —	—	116	Passau	Bayer. Ostbahnen	
117	Caspar	—	1	Fässchen	leer —	16	117	Hauptdepot	Badische	
118	J. Colberg	—	1	Sack	Kartoffel —	167	118	Stralsund	Berlin-Stettiner	
119	Louis Dreifuss Marseille	174	1	„	Kleien —	60	119	Hauptdepot	Badische	
120	C K Habelschwerdt	18	1	„	Tauwerk —	37	120	Lauban	Niederschl.-Märk.	
121	Innsbruck Kufstein	185	1	Collo	zu einer Bettstelle —	41	121	Hauptdepot	Badische	
122	Louis Gottschalk Lewy Berlin und Paul Knoblauch Berlin	—	1	Pack	Säcke —	83	122	Stettin	Berlin-Stettiner	
123	J. Morice	1265	1	Sack	Kleien —	104	123	Hauptdepot	Badische	
124	Pfefferle	—	1	Pack	leere Körbe —	26	124	„	„	
125	Roche & Kesselring Romanshorn	—	1	„	leere Säcke —	46	125	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
126	M. Roller	1065	1	Fass	leer —	204	126	Hauptdepot	Badische	
127	Wels	—	1	Sack	Weizen —	180	127	Friesenheim	„	
					C. Colli mit Nummern sign.:					
128	VI VII	82 95	2	—	eiserne Platten —	—	128	Eilg.-Exp. Leipzig	Leipzig-Dresdner	
129	—	991/42	1	—	Stahlplatte —	44	129	Karlsruhe	Badische	
130	—	1143	1	Fass	leer —	23	130	Hauptdepot	„	
131	—	3149	1	Weinfass	„ —	50	131	Biberach	Württembergische	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
132	M	6900	1	Fass	unbekannt —	186	132	Ulm	„	
133	B	15162	1	Kiste	leer —	26	133	Hauptdepot	Badische	
134	BM	668	1	„	unbekannt —	119	134	Ottensen	Altona-Kieler	
135	R	8325	1	„	— —	73	135	Dresden	Leipzig-Dresdner	
136	R	2357	1	„	leer —	32	136	„	„	
137	θ	3740 3280	1 1	„ „	Maschinentheile — leer —	78	137	Riesa	„	
138	X X	—	2	—	eiserne Kloben —	12	138	Lauban	Niederschl.-Märk.	
					E. Colli ohne Signatur:					
139	—	—	3	Ballen	Baumwollabfälle —	441	139	Hauptdepot	Badische	
140	—	—	1	—	Vorhängschloss —	—	140	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
141	—	—	50	Säcke	Mehl —	10000	141	„	„	
142	—	—	1	—	Eisenstange —	2	142	Neustadt	Altona-Kieler	
143	—	—	1	—	eis. Gewichtsstück —	4	143	Flensburg	Schleswigsche	
144	—	—	1	—	Brechstange —	—	144	Neustadt	Altona-Kieler	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
145	—	—	1	Säckchen	Saatzwiebeln	10	145	Ulm	Württembergische.	(Eilgut).
146	—	—	1	—	Kette	90	146	Heilbronn	"	von verschiedener Länge, auf Strecke Siegersdorf-Bunzlau gefunden.
147	—	—	7	Stück	Bretter	—	147	Bunzlau	Niederschl.-Märk.	
148	—	—	2	"	Rohrstühle	—	148	Pristewitz	Leipzig-Dresdner	
149	—	—	1	Sack	Saamen	12	149	Dresden	"	
150	—	—	1	Packet	Stecklinge	8	150	Eisenach	Thüringische	
151	—	—	1	schwarzer Holzkoffer	Kleider	73	151	München	Bayer. Ostbahnen	
152	—	—	6	Stangen	Quadrateisen	400	152	Regensburg	"	
153	—	—	1	—	Tau	—	153	Halle	Thüringische	
154	—	—	1	—	eiserne Welle	—	154	Dresden	Leipzig-Dresdner	
155	—	—	1	—	Eisenlager	—	155	"	"	
156	—	—	1	Stab	Flacheisen	11	156	Leisnig	"	
157	—	—	6	Colli	Ofentheile	—	157	Grossenhain	"	
158	—	—	1	Bund	Dachspähne	5	158	Halle	Thüringische	
159	—	—	1	—	Sackkarre	—	159	Erfurt	"	
160	—	—	1	—	Pumpenschwengel	6	160	Vieselbach	"	
161	—	—	1	—	Mulde	—	161	Halle	"	
162	—	—	1	Rolle	Dachpappe	33	162	Hauptdepot	Badische	
163	—	—	1	Stange	Stahl	15	163	"	"	
164	—	—	7	Körbe	leer	50	164	"	"	
165	—	—	1	Kistchen	Hausrath	8	165	Karlsruhe	"	
166	—	—	1	—	Kopfwand einer Bettstelle	18	166	Freienwalde a/O.	Berlin-Stettiner	
167	—	—	1	Petrol.-Fass	leer	56	167	Stettin	"	
168	—	—	3	—	Schaaffelle	18	168	"	"	
169	—	—	1	Sack	Kleider & Bettzeug	70	169	Bebra	Frankfurt-Bebraer	Gepäck
170	—	—	2	—	Gardinenstangen, 14′ lg. 1½″ stark	—	170	"	"	
171	—	—	1	—	Bettrost	40	171	Hauptdepot	Badische	
172	—	—	2	Ballen	rohe Baumwolle	864	172	"	"	
173	—	—	1	Koffer	Kleider	56	173	"	"	
174	—	—	4	Stück	Harrasse	70	174	"	"	
175	—	—	1	Kübel	Pech	27	175	"	"	
176	—	—	1	—	Pflug	105	176	"	"	
177	—	—	1	Pack	Papier	26	177	"	"	
178	—	—	1	Kistchen	?	?	178	"	"	bez. Carlsruhe-Freiburg Nr. 799.
179	—	—	6	Körbe	leer	?	179	"	"	
180	—	—	4	Stück	Achsenbüchsen	?	180	"	"	
181	—	—	1	Sack	Gerste	166	181	"	"	
182	—	—	4	Körbe	leer	16	182	"	"	
183	—	—	1	Kiste	"	21	183	"	"	
184	—	—	1	Blechflasche	"	6	184	"	"	
185	—	—	div.	—	gusseis. Theile (zerbrochen)	25	185	Breslau	Breslau - Schweidnitz-Freiburger	
186	—	—	3	Kistchen	leer	—	186	"	"	
187	—	—	1	Ballon	Solaröl	127	187	Treuen	Sächs. Staatsbahn	
188	—	—	2	Stück	eiserne Wellen	329	188	Chemnitz	"	
189	—	—	1	Fass	Dichtungsmittel (Le roi-sche Deckmasse)	504	189	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
190	—	—	1	—	eichenes Brett	40	190	Berlin	Magdeb.-Halberst.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen:

1	A	511	1	Kiste	?	350	1	Wien-Mauth	Oesterr. Südbahn	
2	A D B R	1847 3521	2	Kisten	Biergläser	192	2	Budapest	Ungar. Staatsb.	
3	A P F	10901	1	Ballen	Papier	112	3	Jassy	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
4	A R	6252	1	Kiste	Gläser	15	4	Budapest	Ungar. Staatsb.	von Paszthó.
5	A W	3	1	Ballen	leere Säcke	50	5	Wien	Kais. Ferd.-Nordb.	
6	B	3 2 1	1 1 1	Kiste " Koffer	unbekannt	72 98 77	6	Olmütz	"	
7	B	239	1	Ballen	"	?	7	Jassy	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
8	B C	117	1	Sack	Rosshaare	47	8	Laun	Prag-Duxer	
9	B K R	183	1	Fass	leer	14	9	Pilsen	Kaiser Fr.-Josef-B.	
10	B S	1432	1	Ballen	Nelken	92	10	Prag	"	
11	K C	9674	1	Korb	52 Flaschen Tinte	23	11	Saatz	Buschtěhrader	
12	E	—	1	Kiste	Maccaroni	131	12	Fiume	Ungar. Staatsb.	von Lokos
13	F	1/11	11	Ballen	leere Säcke	580	13	Jassy	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
14	F	2153 2154	2	Fässer	Wein	494	14	Oderberg	Kais. Ferd.-Nordb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
15	F S	31	1	Kiste	unbekannt —	60	15	Olmütz	Mähr.-Schles. C.-B.	seit 25/4.
16	G H	6540	1	,,	leer —	68	16	Pilsen	Kaiser Fr.-Josefb.	
17	G W	1690	1	Ballen	Samen —	31	17	Wien Mauth	Oesterr. Südbahn	
18	H	—	1	,,	Rupfen —	8	18	Bruck a/M.	,,	
19	H	2149	1	Kiste	unbekannt —	—	19	Jassy ?	Lmb.-Cz.-Jassy-E. Rumän. Linien	
20	H G F	48 10461	1	,,	leer —	12	20	Debreczin	Theissbahn	
21	H M	206	1	,,	Kurzwaare —	30	21	Krakau	Kais. Ferd.-Nordb.	
22	H P	—	1	Fass	leer —	79	22	Saaz	Buschtěhrader	
23	J P	1	1	Kiste	unbekannt —	27	23	Wien	Kais. Ferd.-Nordb.	
24	J R	2010	1	Kübel	Käse —	391	24	Triest	Oesterr. Südbahn	
25	J S	331	1	Halbfass	leer —	56	25	Saaz	Buschtěhrader	
26	L	5488	1	Fass	,, —	27	26	Saaz	,,	
27	L B C	979	1	,,	unbekannt —	588	27	Krakau	Kais. Ferd.-Nordb.	
28	L K C	2795	1	,,	leer —	28	28	Saaz	Buschtěhrader	
29	L L B B	4300	1	Kiste	Schuhe —	68	29	Görz	Oesterr. Südbahn	
30	L R	—	1	Sack	Stöpsel —	35	30	Budapest	Ungar. Staatsb.	von Polcsva-Liszka.
31	M S & S	534	1	Ballen	unbekannt —	—	31	Tokaj	Theissbahn	Wien-Tokaj.
32	N P	671	1	Kiste	1 Seifenschale, 1 Kammschale, Pomadetiegel, Wasserkanne u. Lavoir	—	32	Saaz	Buschtěhrader	
33	N R	6514	1	Korb	1 Flasche Oel —	28	33	,,	,,	
34	N R	6518	1	,,	2 Pack Oblatten, 1 Sack Bittersalz, 1 Sack Orangenschalen, 1 Sack Weihrauch, 1 Sack Badeschwämme, 1 Sack Bleiweiss	—	34	,,	,,	
35	P	—	2	Ballen	Hadern —	235	35	Budapest	Ungar. Staatsb.	von Steinbruch.
36	P F	48	1	Fass	leer —	191	36	Oedenburg	Oesterr. Südbahn	
37	R	1/2	2	Stück	Wannen —	800	37	Budapest	Ungar. Staatsb.	
38	R	66	1	Kiste	Unschlitt —	44	38	Michelob	Buschtěhrader	
39	R B	1	1	,,	Därme —	198	39	Budapest	Ungar. Staatsb.	von Przemysl.
40	R E G	2872	1	Stück	Tneerdecke —	—	40	Prag	Böhm. Westbahn	
41	R L	—	2 1	,, ,,	engl. Schraubenkuppeln Glied	—	41		Lmb.-Cz.-Jassy-E. Rumän. Linien	
42	R R	27	1	Fass	Wein —	887	42	Fiume	Oesterr. Südbahn	
43	S	87	1	Kiste	Nähmaschinenersatzbestandtheile	41	43	Saaz	Buschtěhrader	
44	S B C	3131	1	Fass	leer —	6	44	,,	,,	
45	S K	—	1	Sack	Korn —	125	45	Klosternbg.	Kaiser Fr.-Josefb.	
46	S L	—	1	Tonne	unbekannt —	71	46	Steinbruch	Ungar. Staatsb.	v. Körmöczbanya.
47	S P	4	1	Kiste	unbekannt —	30	47	Jassy ?	Lmb.-Cz.-Jassy-E. Rumän. Linien	
48	S R	2743	1	Fass	leer —	27	48	Saaz	Buschtěhrader	
49	S T	2	1	,,	unbekannt —	610	49	Krakau	Kais. Ferd.-Nordb.	
50	T K	3382	1	Kiste	leer —	—	50	Komotau	Buschtěhrader	
51	U S B G	10254	1	Fass	Oel —	1495	51	Fiume	Ungar. Staatsb.	von Laibach.
52	W F	10559	1	Kiste	unbekannt —	180	52	Krakau	Kais. Ferd.-Nordb.	
53	W G	1757	1	Sack	Holzspunde —	50	53	Saaz	Buschtěhrader	
54	W R	908	1	Fass	leer —	58	54	,,	,,	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
55	Dreher	—	2	Fässer	à 1 Eimer, leer —	70	55	Michelob	Buschtěhrader	
56	Moritz János	—	1	Pack	Weinreben —	8	56	Debreczin	Theissbahn	
57	Libotschan	60	1	Fass	leer, alt —	78	57	Saaz	Buschtěhrader	
58	Löwenstein & Deutsch	—	1	Pack	leere Säcke —	37	58	Körmend	Ungar. Westb.	
59	Graz 1870 Bau F R	—	1	Fass	leer —	42	59	Unzmarkt	Kronprinz Rudolfb.	
60	Pass	6	2	Bund	Körbe —	150	60	Amstetten	,,	
61	Aufschrift „Bücher"	—	1	Kiste	Bücher —	62	61	Leoben	,,	
62	Pass	27	1	Fass	leer —	72	62	Horn	Kaiser Fr.-Josefb.	
63	Pilsner Actien-Brauhaus	—	1	,,	,, —	46	63	Saaz	Buschtěhrader	
64	Prager Maschinen-Actien-Fabrik	—	1	—	Blechbüchse mit Charniere und beweglichen eisernen Armen	—	64	Carlsbad	,,	
65	Franz Skondny	—	1	Stück	Sessel —	10	65	Roman	Lmb.-Cz.-Jassy-E. Rumän. Linien	
66	Joh. Vilek Weselicko Bernadic	—	1	Kiste	gebrauchte Toilletgegenstände	5	66	Saaz	Buschtěhrader	
					C. Colli mit Nummern, Zeichen und ohne Signatur:					
67	—	V	1	Pack	leere Säcke —	44	67	Orczifalva	Arad-Temesvarer	Temesvar-Nyiregyhaza.
68	—	21/22	1	Fass	leer —	250	68	Bucecea	Lmb.-Cz.-Jassy-E.	Rumän. Linien.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
69	—	43	1	Stück	Schraubenwinde	67	69	Tomy	Ungar. Staatsbahn	
70	—	88. 3021	1	Kiste	Krüge	30	70	Budapest	"	von Jaszberény.
71	—	337	1	"	unbekannt	800	71	Miskolcz	"	von Losoncz.
72	—	721350	1	—	Kinderwagen	33	72	Wien	Kais. Ferd. - Nordb.	
73	J U	—	1	Sack	Hanfsaamen	101	73	B.-Ujfalu	Theissbahn	
74	—	—	1	Ballot	Hemden	—	74	Bubna	Buschtěhrader	
75	—	—	1	Ballen	Putzwolle	89	75	Saaz	"	
76	—	—	1	Fass	diverse Nägel	20	76	"	"	
77	—	—	1	Bund	Hufstab	29	77	"	"	
78	—	—	1	"	Bandeisen	54	78	"	"	
79	—	—	5	Stück	Fensterrahmen	—	79	"	"	
80	—	—	1	—	Petroleumfass	—	80	Komotau	"	
81	—	—	1	Parthie	Alteisen	110	81	"	"	
82	—	—	1	Stück	Maschienenriemen	—	82	"	"	
83	—	—	3	"	Eisentheile	680	83	Michelob	"	
84	—	—	62 6	" "	Grubenschienen Gussrohr	— 105	84	Bubna	"	
85	—	—	6	"	Eisen	700	85	Budapest	Ungar. Staatsbahn	von Bánréve.
86	—	—	1	Ballen	Bettzeug	20	86	"	"	von Iglau
87	—	—	1	alter Mehlkasten	2 Stück eiserne Hauer sammt Stiele, 1 leerer Sack, 1 leerer Topf von Steingut, 1 alte Schürze von grobem Zeug, 3 Stück Brodschüsseln, 1 alter Handkorb.	92	87	Brüx	Prag-Duxer	
88	—	—	1	Stück	weisser Sandstein	770	88	Prag	"	
89	—	—	2	"	Flacheisen	24	89	Ruttka	Ungar. Staatsbahn	von Altsohl.
90	—	—	2	Ballen	Bettzeug	130	90	Budapest	"	von Altsohl.
91	—	—	1	Kiste	Seife	22	91	"	"	von Kápolna.
92	—	—	1	Sack	Weizen	140	92	"	"	
93	—	—	1	Stück	Ofenrost	23	93	"	"	von Miskolcz.
94	—	—	1	Sack	Erdäpfel	128	94	"	"	von Kisvárda.
95	—	—	2	Fass	leer	318	95	Botuzani	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
96	—	—	1	Stück	Nähtisch	17	96	Steinamanger	Oesterr. Südbahn	
97	—	—	1	"	Steinsalz	55	97	Budapest	Ungar. Staatsbahn	
98	—	—	1	Ballen	Säcke	76	98	"	"	von Jsaszegh.
99	—	—	3	Fässer	leer	195	99	Graz	Oesterr. Südbahn	
100	—	—	1	Fass	"	120	100	Marburg	"	
101	—	—	1	Ballen	Schaaffelle	195	101	Ofen	"	
102	—	—	2	Stück	Rohrsessel	26	102	Udine	"	
103	—	—	1	Sack	leere Säcke	40	103	Miskolcz	Ungar. Staatsbahn	von S. Tarjan.
104	—	—	1	"	Reps	130	104	Budapest	"	
105	—	—	1	Stück	leeres Fass	21	105	"	"	von Gödöllö.
106	—	—	3	"	leere Fässer	576	106	"	"	
107	—	—	500	"	Bretter	1500	107	"	"	
108	—	—	108	"	Dauben	600	108	"	"	
109	—	—	4	"	Ofenroste	18	109	"	"	
110	—	—	38	Bund	Schindeln	10000	110	"	"	Jablunke-Hatvan.
111	—	—	1	Kanne	Oel	56	111	Karczag	Theissbahn	Szolnok-Czegled.
112	—	—	3	Säcke	Erdäpfel	400	112	Szerencs	"	
113	—	—	1	Ballen	Schnittmuster, Bettzeug und Brod Molter	31	113	Kaschau	"	
114	—	—	5	Stück	Bretter	230	124	Csaba	"	
115	—	—	1	Fass	Petroleum	178	115	Arad	"	
116	—	—	2	Stück	zerlegte Kleidungsstücke	17	116	Horazdovic	Kaiser Fr.-Josef-B.	
117	—	—	1	Fass	leer, à 1 Eimer	40	117	Pilsen	"	
118	—	—	1	Collo	Bettzeug	15	118	Podu-Illoii	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
119	—	—	1	Sack	Nüsse	185	119	Suczawa	"	
120	—	—	2	—	Stützen sammt Ketten zu Lowrys	106	120	"	"	
121	—	—	1	Koffer	Kleider	120	121	Wien	Kais. Ferd. - Nordb.	aus Holz, schwarz angestrichen.
					Nachtrag.					
1	A	10	1	Sack	Gerste	123	1	Wien	Kais. Elisabethb.	
2	C H	1405	1	Kiste	Effecten	55	2	Passau	"	
3	E M	—	1	Sack	Weizen	155	3	Wien	"	
4	E P	1837	1	Korb	leer	6	4	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
3	F K	3772	1	Kiste	unbekannt	22	5	Linz	Kais. Elisabethb.	
6	F R J	—	1	Sack	Reps	151	6	Wien	"	
7	G	11	1	"	"	129	7	"	"	
8	G G	79	1	Kanne	leer	—	9	"	"	
9	J Cs S	4842	1	Fass	Wein	138	9	Trebitsch	Oesterr. Nordwestb.	
10	J P	—	3	Stück	Pflugeisen	21	10	Linz	Kais. Elisabethb.	
11	J P	—	1	Sack	Reps	158	11	Wien	"	
12	J T	5705	1	Kiste	—	122	12	Linz	"	
13	K	3	1	Stück	Nudelbrett	7	13	Horn	Oesterr. Nordwestb.	
14	K	15	1	Sack	Reps	129	14	Wien	Kais. Elisabethb.	
15	M P	28	1	Kiste	leer	—	15	"	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
16	N E S S	—	1	Collo	Eisen	—	70	16	Salzburg	Kais.Elisabethbahn	
17	P	6	1	Sack	Gerste	—	164	17	Wien	,,	
18	P C	8726	1	Fass	leer	—	47	18	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
19	R	1	1	Sack	Gerste	—	155	19	Wien	Kais.Elisabethbahn	
20	R	2	1	,,	Gerste	—	129	20	,,	,,	
21	R	9	1	,,	Reps	—	119	21	,,	,,	
22	S	—	1	Ballen	Baumwollabfälle	—	122	22	,,	,,	
23	T A S	1087/8	2	Fass	Getränke	—	67 68	23	B. Skalitz	Südnordd. Verbdsb.	
24	V O	64	1	Sack	Gerste	—	119	24	Wien	Kais.Elisabethbahn	
25	Elbemühl.	4743	1	Ballen	Papier	—	170	25	B. Skalitz	Südnordd. Verbdsb.	
26	Haslach.	—	1	Kiste	Wäsche	—	32	26	Linz?	Kais.Elisabethbahn	Zerrissene Adresse von der nur noch „Haslach" (Station) zu lesen ist.
27	I P Lauz in Mannheim.	2	1	Collo	Maschinentheile	—	54	27	Simbach	,,	
28	Ludovica Edling.	Pass 39	1	Kiste	unbekannt	—	57	28	Linz	,,	
29	Nachod.	394	1	Fass	leer	—	40	29	B. Skalitz	Südnordd. Verbdsb.	
30	Pass.	9	4	Ballen	Säcke	—	179	30	Linz	Kais.Elisabethbahn	
31	Pass.	13	1	Ballot	Hopfensäcke	—	23	31	,,	,,	
32	Pfister.	—	1	Sack	Reps	—	159	32	Wien	,,	
33	Ph. Scherbel in Breslau.	—	1	Ballot	leere Säcke	—	52	33	Liebau	Südnordd. Verbdsb.	
34	—	72	12	Pack	leere Säcke	—	417	34	Wien	Kais.Elisabethbahn	
35	—	479	1	Koffer	leer	—	10	35	,,	,,	Anklebezettel Dresden-Wien.
36	—	518. 521	2	Stück	Maschinentheile	—	65. 46	36	,,	,,	
37	[illegible]	4781	1	Kiste	leere Säcke	—	64	37	Linz	,,	
38	—	—	1	Sack	Salz	—	31	38	Wien	,,	
39	—	—	23	Stück	Achsenlagerdeckel	—	423	39	Linz	,,	
40	—	—	1	,,	Lagergehäuse	—	5	40	Passau	,,	
41	—	—	5	Buschen	Eisen	—	162	41	Königgrätz	Südnordd. Verbdsb.	
42	—	—	1	Fass	leer	—	39	42	B. Skalitz	,,	
43	—	—	1	Collo	Eisentheil	—	20	43	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
44	—	—	3	Stück	Sesseln	—	11	44	Linz	Kais.Elisabethbahn	
45	—	—	4	—	kleine Hopfenbüchsen-Muster		$1\frac{1}{2}$	45	Wien	,,	
46	—	—	2	Säcke	Reps	—	252	46	,,	,,	
47	—	—	2	Buschen	Kammleisten	—	50	47	,,	,,	
48	—	—	1	Stück	Pfosten	—	38	48	,,	,,	
49	—	—	1	Sack	Reps	—	127	49	,,	,,	
50	—	—	1	Stück	Wagenfeder	—	70	50	,,	,,	
51	—	—	1	Kiste	leer	—	18	51	,,	,,	
52	—	—	1	Stück	Scheibrad von Gusseisen		—	52	Passau	,,	Anklebezettel Scheerding-Passau
53	—	—	23	,,	Bretter	—	270	53	Wien	,,	
54	—	—	2	Eimer	leer	—	60	54	Linz	,,	
55	—	—	1	Handkoffer	von Teppichstoff	—	31	55	Wien	,,	
56	—	—	1	Ballen	Pferdedecken	—	76	56	,,	,,	
57	—	—	1	Sack	Linsen	—	75	57	Linz	,,	

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 11. Jahrgang 1874. Leipzig, am 5. Juni 1874.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. Mai gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7\frac{1}{2}$ **Sgr.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen. A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	**A**	—	1	Fass	leer	—	8	1	Emmerich	Köln-Mindener	
2	A	1/2	2	—	Kesselplatten	—	1436	2	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märk.	
3	A	1366	1	Kiste	—	—	—	3	Kaldenkirchen	„	
4	A	6749	1	Fass	Oel	—	328	4	München	Bayer. Staatsb.	bez. Nürnberg-Weissenburg.
5	AB	—	5	—	Gusstheile	—	57	5	Giessen	Köln-Mindener	
6	A D	5968	1	Ballen	Papier	—	106	6	Oberlahnstein	Nassauische	bez. Köln-Runkel.
7	AH G	759	1	„	Wolle	—	304	7	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
8	A K H	2	1	Sack	Garn	—	46	8	Giessen	Köln-Mindener	
9	A L	4	1	Kiste	Feilen	—	50	9	Dortmund	Bergisch-Märk.	bez. Lennep.
10	A M s. Sch.	1866	1	Bund	leere Säcke	—	84	10	Hauptdepot	Badische	
11	A O	8531 8532	1	Kiste	Proben	—	½	11	Hamburg	Berlin-Hamb. B.	
12	A P	12	1	„	gefüllt	—	25	12	Ehrang	Rheinische	
13	A R C	218	1	Fass	leer	—	45	13	Mülhausen	Reichsbahn	
14	A S	2	1	Koffer	„	—	69	14	Berlin	Berlin-Stettiner	
15	A S	12	1	Kiste	Kinderspielzeug etc.	—	118	15	Mülhausen	Reichsbahn	
16	A W	—	1	Bund	leere Säcke	—	26	16	Hauptdepot	Badische	
17	A W	64	1	Korb	Eisenwaaren	—	78	17	Warburg	Bergisch-Märk.	
18	A W	1090	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	22	18	Mülheim a. Rh.	„	
19	**B**	1/13	13	—	eiserne Deckel	—	1300	19	Mülheim	Köln-Mindener	
20	B	1	1	Bund	Hopfensäcke	—	54	20	Hauptdepot	Badische	
21	B	2	1	„	leere Säcke	—	46	21	Heidelberg	„	
22	B	2. 3. 4. 8. 9. 12. 13.	7	Sack	Klärspähne	—	1560	22	Dortmund	Bergisch-Märk.	
23	B	193	1	Fass	leer	—	31	23	Eisfeld	Werrabahn	
24	B	330	1	Kiste	„	—	30	24	Paderborn	Westfälische	
25	B	431	1	„	Schachteln	—	76	25	Sonneberg	Werrabahn	
26	B	743	1	„	leer	—	35	26	Hauptdepot	Badische	
27	B	1030	1	„	Cigarren	—	20	27	Falkenberg	Reichsbahn	
28	B	2504	1	„	—	—	170	28	Steele	Bergisch-Märk.	
29 30	B C L H C	890	1	Ballen	Kaffee	—	140	29 30	Hauptdepot	Badische	
31	B C	8846	1	Kiste	leer	—	152	31	„	„	
32	B E C	324/5	1	Fass	Oel	—	1120	32	Wesel	Köln-Mindener	
	J F	327/8	1	„	„	—	1115				
	Hirsch in London.	112. 121	1	„	„	—	1125				
	C	123/4	1	„	„	—	1120				
33	B F	885 A	1	Kiste	Blechgeschirr	—	68	33	Regensburg	Bayer. Ostbahn	
34	B & J	277/8	2	Fass	Petroleum	—	658	34	Naumburg	Thüringische	
35	B K	6530	1	Kiste	Cigarren	—	66	35	Eschweiler	Rheinische	
36	B O C	—	1	Kette	—	—	—	36	Deutz	Bergisch-Märk.	
37	B P B	4	1	Ballen	Pfeffer	—	115	37	Bingen	Hess. Ludwigsbahn	
38	B S & C	6030	1	Kiste	Zucker	—	60	38	Elberfeld St.	Bergisch-Märk.	
39	**C**	7554	1	Ballen	Leinwand	—	131	39	Aachen T.	„	
40	C A R	382	1	Fass	Sprit	—	1450	40	B. Rittersbausen	„	
41	C B	207	1	Sack	Nüsse	—	155	41	Dortmund	Köln-Mindener	
42	C B	3002	1	Kiste	leer	—	14	42	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
43	C D P	867	1	„	grobe Eisenwaaren	—	263	43	Stockach	Badische	
44	C E	1311	1	Ballen	unbekannt	—	102	44	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	
45	C F B	9996	1	Fass	Eisenwaaren	—	362	45	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märk.	
46	C F S	369	1	Korb	„	—	90	46	Salzbergen	Westfälische	bez. Witten-Almelo.
47	C G	—	1	Kohlenkasten	—	—	22	47	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
48	C G P	2054	1	Kiste	leer	—	21	48	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
49	C K	7550	1	Sack	Reis	—	400	49	Hauptdepot	Badische	
50	C L C	8086	1	—	leere Cigarrenkiste	—	87	50	Elberfeld St.	Bergisch-Märk.	
51	C M	56	1	—	Lederdecke	—	—	51	Börssum	Braunschweigische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
52	C N	2	1	Kiste	unbekannt	74	52	Hauptdepot	Badische	
53	C N	2	2	„	unbekannt	338	53	Stuttgart	Württembergische	
54	C O	—	1	Fass	Petroleum	280	54	Dortmund	Köln-Mindener	
55	C P C	34770	1	Ballot	Korkstöpsel	18	55	Ulm	Württembergische	
56	C R	368	1	Kiste	leer	15	56	Ochsenfurt	Bayer. Staatsb.	
57	C R	9349	1	Kistchen	Farin	15	57	Hauptdepot	Badische	
58	C S	2196	1	Kiste	4 Körbchen	63	58	Sonneberg	Werrabahn	
59	C St	25	1	Fass	leer	20	59	St. Goarshausen	Nassauische	
60	C T	356	1	„	Oel	372	60	Hauptdepot	Badische	
61	**D**	—	2	Rollen	Eisen	55	61	Cleve	Rheinische	
62	D	—	1	Sack	Holzwaaren	30	62	Berlin	Berlin-Stettiner	
63	D F C	468	1	Kiste	unbekannt	232	63	Ulm	Württembergische	
64	D H C	779	1	Ballen	Wolle	231	64	Köln, Geron	Rheinische	
65	D M	—	8	Stangen	Gussstahl	108	65	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkisch.	
66	D R	214	1	Fass	leer	52	66	Augsburg	Bayer. Staatsb.	
67	D R G	590/92	3	Kisten	unbekannt	1120	67	Münster	Westfälische	bez. Iserlohn-Bremen.
68	D R S	274 220	2	Fass	leer	97	68	Ludwigshafen	Pfälzische	
69	D W	1275	1	„	—	328	69	Thorn	Preuss. Ostbahn	
70	**E**	3	1	Kiste	Stuhlwaaren	322	70	M. Gladbach	Bergisch-Märkisch.	
71	E	220	1	„	Blechwaaren	50	71	Hauptdepot	Badische	
72	E	5645/5649	5	Fass	Farberde	581	72	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
73	E	21430	1	Kiste	Töpferwaaren	48	73	Hauptdepot	Badische	
74	E Co.	1318	1	Fass	leer	18	74	Braunschweig	Braunschweigische	
75	E D	30	1	„	unbekannt	272	75	München	Bayer. Staatsb.	Ronsdorf-Lichtenfels bez.
76	E D S	755	1	„	anscheinend Eisen- oder Stahlwaaren	247	76	Neunkirchen	Rhein-Nahe-Bahn	
77	E F	942. 936 3369. 3370 2. 3545. 65	8	alte Packfässer	—	166	77	Lichtenfels	Werrabahn	Meiningen-Eisenach bez.
78	E F C	2157	1	Kiste	gefüllt	190	78	Köln, Geron	Rheinische	
79	E H	1064	1	„	unbekannt	328	79	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
80	E L	286	1	Korb	Eisenwaaren	60½	80	Oberhagen	Bergisch-Märkisch.	
81	E L St. K	3505 591	1	Kiste	Emballage	87	81	Hauptdepot	Badische	
82	E M	3198	1	„	leer	16	82	„	„	
83	E S	201	1	Fass	„	40	83	Giessen	Köln-Mindener	
84	E T	19	1	Bierfässchen	„	16	84	Lichtenfels	Werrabahn	
85	E W	77	1	Kiste	Glasflaschen	130	85	Sonneberg	„	
86	**F**	—	1	Bund	Eisen	110	86	Markranstedt	Thüringische	
87	F	4	1	Fass	leer	17	87	Rheine	Westfälische	
88	F	263	1	Pack	Düten	34	88	Stolberg	Bergisch-Märkisch.	bez. Busbach bei Stolberg. Absender: Ferd. Ganicke in Elberfeld.
89	F	609	1	„	Säcke	—	89	Münster	Westfälische	
90	F	3686	1	Kiste	leer	26	90	Hauptdepot	Badische	
91	F	19091	1	„	Stärke	57	91	„	„	
92	F B	28	1	Sack	Kartoffeln	190	92	Berlin	Berlin-Stettiner	
93	F B	7598	1	Päckchen	—	2	93	Hengelo	Niederländ. Staatsb.	
94	F C	494	1	Kiste	—	56	94	Büchen	Berlin-Hamburger	beschr. „Berlin.“
95	F D	4301	1	—	Zackenrad zu einer Kettenpumpe	25	95	Hauptdepot	Badische	
96	F H	—	1	Sack	Erbsen	98	96	Essen	Bergisch-Märkisch.	
97	F H F W	8 9518	1	Kiste	Stärke	60	97	Warburg	„	
98	F K	1.2.4.41 42. 45	6	Fässer	leer	376	98	Oderberg	Oberschlesische	
99	F M	411	1	Kiste	„	48	99	Kehl	Badische	
100	F R	114	1	Fässl	eiserne Nägel	133	100	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
101	F K	427	1	Fass	unbekannt	40	101	München	Bayer. Staatsb.	Buchloe bez.
102	F W	40	1	Pack	Emballage	46	102	Heidelberg	Badische	
103	F W B	631	1	„	hölzerne Schlagfeder	10	103	Altena	Bergisch-Märkisch.	
104	F W # S	52	1	Ballen	Packleinen	32	104	Oberhausen	„	bez. Oberhausen.
105	**G**	—	1	Pack	Schaufeln	38	105	Niederschelden	Köln-Mindener	
106	G	703	1	—	Pflugschaar	14	106	Cassel	Bergisch-Märkisch.	
107	G	6039	1	Kiste	Blechbüchsen	16	107	Hauptdepot	Badische	
108	G B	59	1	„	unbekannt	31	108	Gunzenhausen	Bayer. Staatsb.	
109	G B	832	1	„	Eisenwaaren	46	109	Hauptdepot	Badische	
110	G B	1349	1	Korb	Hufeisen	14	110	Emden	Westfälische	
111	G B	2625	1	Fass	leer	62	111	Mülhausen	Reichsbahn	
112	G B	3356	1	Pack	Pappendeckel	15	112	Hauptdepot	Badische	
113	G C	496. 674 669	3	Ballen	Wolle	943	113	Köln, Geron	Rheinische	
114	G C	1978	1	Kiste	gefüllt	72	114	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
115	G E	4321	1	Ballen	Korke	70	115	Dortmund	Köln-Mindener	
116	G H	1299	1	Fass	leer	202	116	Hauptdepot	Badische	
117	G J N	406	1	Kiste	„	28	117	Oberhausen	Köln-Mindener	
118	G L	80	1	Ballen	Leder	42	118	Mülheim a/Rh.	Bergisch-Märkisch.	
119	G L	1780	1	Kistchen	leer	23	119	Hauptdepot	Badische	
120	G N	20/21	2	Gebund	6 Tafeln Blech	150	120	St. Georgen	„	
121	G R	407	1	Kiste	Dynamit	10	121	Hauptdepot	„	

Laufende Nr.	Der Colli – Signatur – Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort – Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
122	G S	81	1	Korb	gefüllt	62	122	Köln G.	Rheinische	
123	G S	140/1	2	Körbe	Blechbüchsen	31	123	Elberfeld St.	Bergisch-Märk.	
124	G S	200	1	Kiste	leer	67	124	Hauptdepot	Badische	
125	G S	277	1	Kiste	—	20	125	Haspe	Bergisch-Märk.	
126	G S	850	1	Fass	anschein. Eisenwaaren	156	126	Saalfeld	Thüringer	
127	G S	2634	1	Fass	Branntwein	80	127	Elberfeld St.	Bergisch-Märk.	
128	G S	2824	1	Fass	—	90	128	,,	,,	
129	G S	7543. 7758	2	Kisten	Zuckerwaaren	45	129	,,	,,	
130	G S	18709	1	Kiste	gefüllt	110	130	Köln G.	Rheinische	
131	G St	1111	1	Fass	leer	12	131	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
132	G V	421	1	Kiste	—	37	132	Wittenberge	Berlin-Hamb.	beklebt: „Lübeck-Wankendorf“.
133	G V	2663	1	Pack	Papier	—	133	Hauptdepot	Badische	
134	G W	1307	1	Kiste	alte Teppiche	131	134	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
135	H	—	3	Stück	Stahl	18	135	Giessen	Köln-Mindener	
136	H	—	1	Tafel	Zinkblech	17	136	Lippstadt	Westfälische	
137	H	1	1	—	Ofentheil	11	137	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
138	H	6	1	Säckchen	Wolle	19	138	Regensburg	Bayerische Ostbahn	
139	H	29	1	Fass	unbekannt	—	139	Hauptdepot	Badische	
140	H	670. 2013	2	—	Decken	—	140	Braunschweig	Braunschweigische	
141	H	863	1	Fass	Bürstenwaaren	82	141	Hauptdepot	Badische	
142	H	932	1	—	leeres Fass	19	142	Lichtenfels	Werrabahn	
143	H	2025. 840	2	Plom. Plomb.	K. O. Berlin.	—	143	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
144	H B	2	1	Kiste	alte Bürsten	10	144	Hauptdepot	Badische	
145	H B H B K	279 2996	1	Kiste	Bücher und Bilder	228	145	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
146	HB & C	2257	1	Ballot	Leinenwaaren	28	146	Reichenhall	Bayer. Staatsb.	
147	H C	—	2	—	Dachfenster	38	147	Hauptdepot	Badische	
148	H C	121	1	Kiste	Wein	197	148	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
149	H C	2460	1	Korb	Eisenwaaren	80	149	Haspe	Bergisch-Märk.	
150	HD & C	441	1	Korb	Eisenwaaren	82	150	Augsburg	Bayer. Staatsb.	
151	H H	58	1	Fass	gefüllt	58	151	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
152	H K	4756	1	Fass	Essig oder Branntw.	175	152	Haspe	Bergisch-Märk.	
153	HK	22069/71	3	Colli	Papier	160	153	Rastenberg	Ostpr. Südbahn	
154	HK	22078/81	4	Colli	Papier	100	154	,,	,,	
155	H M	5	1	Kiste	gefüllt	29	155	Köln G.	Rheinische	
156	HP	10	1	Ballen	gefüllt	13	156	Euskirchen	,,	
157	H R	1365	1	Fass	gefüllt	935	157	Cleve	,,	
158	H S	—	1	Bund	Seegras	50	158	Deutz	Bergisch-Märk.	
159	H S	5135	1	Kiste	Stiften	169	159	Hauptdepot	Badische	
160	H S	7514	1	Fass	leer	38	160	,,	,,	
161	H T	902	1	Kiste	—	56	161	Hamburg	Berlin-Hamburger	
162	HT	1302	1	Kiste	—	100	162	Haspe	Bergisch-Märk.	
163	H W	—	1	Gebund	Eisen	20	163	Giessen	Köln-Mindener	
164	H W	39	1	Ballot	unbekannt	154	164	Heidelberg	Badische	
165	H W	2052	1	Kiste	unbekannt	123	165	Breslau	Oberschlesische	
166	J A L	539	1	Ballen	unbekannt	291	166	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
167	J B	4075	1	Ballen	Tapeten	172	167	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
168	J B	6870	1	Kiste	Eisenwaaren	55	168	Trier	Rheinische	
169	J B	6920	1	Kiste	gefüllt	20	169	Köln G.	,,	
170	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	21	170	Passau	Bayer. Ostbahn	
171	J D	17	1	Fass	Asphalt	400	171	Deutz	Bergisch-Märk.	
172	J E	1	1	Koffer	Kleider	50	172	Hauptdepot	Badische	
173	J E	1663	1	Pack	Papier	30	173	Altenhundem	Bergisch-Märk.	Charleville 8/4 Givet trans. mit 2 Plomb. des Steueramtes Elberfeld.
174	J F	251	1	Kiste	unbekannt	196	174	Berlin	Preuss. Ostbahn	
175	J F	1796	1	Fass	unbekannt	207	175	Lichtenfels	Werrabahn	
176	J G L	97	4	Gebund	Siebsargen	98	176	Hauptdepot	Badische	
177	J G M	—	3	Gebund	Säcke	138	177	Mannheim	,,	
178	J I	11	1	Korb	Eisenwaaren	152	178	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märk.	
179	JK	352	1	Korb	Eisenwaaren	142	179	Elberfeld St.	,,	bez. Kupferdreh.
180	J M	1	1	Collo	Brett	—	180	Soest	,,	
181	J M	1042	1	Kiste	unbekannt	29	181	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
182	J M	2507	1	Kiste	Hausrath	20	182	Hauptdepot	Badische	
183	J N M	4	1	Bund	Tafeln	22	183	Aschaffenburg	Bayer. Staatsb.	
184	J P	4509	1	Kiste	Metallwaaren	80	184	Dortmund	Köln-Mindener	
185	J P	4510	1	Kiste	,,	130	185	,,	,,	
186	J P	14508	1	Kiste	,,	280	186	,,	,,	
187	J B B S	—	1	r. Platte	Eisen	56	187	Barmen	Bergisch-Märk.	
188	J T	38	1	Kiste	gefüllt	220	188	Köln G.	Rheinische	
189	2 J V B	24	1	Fass	leer	60	189	Hasselt	Niederländ. Staatsb.	
190	J W	—	3	Sack	Kleie	300	190	Hörde	Bergisch-Märk.	bez. Kempen-Gladbach.
191	K	—	1	Pack	Siebe	18	191	M. Gladbach	,,	
192	K	—	1	Gebund	Eisen	90	192	Mannheim	Badische	
193	K	—	1	Fass	leer	34	193	Hauptdepot	,,	
194	K	—	2	—	gusseis. Ofentheile	66	194	Löhne	Köln-Mindener	
195	K	1/4	4	Bund	leere Säcke	125	195	Mülhausen	Reichsbahn	
196	K	4	1	Kiste	unbekannt	141	196	Landsberg	Preuss. Ostbahn	
197	K	9	1	—	Ofenrohr, alt	9	197	Dortmund	Köln-Mindener	
198	K	10	1	Pack	Papier	60	198	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
199	K	20	1	Sack	Kartoffeln	130	199	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
200	K	37	1	Fass	Petroleum —	280	200	Dortmund	Köln-Mindener	
201	K B	29	1	Sack	Flachs —	19	201	Nördlingen	Württembergische	
202	K C	7715	1	Fass	? —	578	202	Hauptdepot	Badische	
203	K D	1	1	"	leer —	24	203	"	"	
204	K S	—	1	Sack	Zwiebeln —	94	204	Düsseldorf	Bergisch-Märk.	
205	K S	2901	1	Pack	Papier —	92	205	Bischofswerda	Preuss. Ostbahn	
206	**L**	—	1	Tafel	Zink —	21	206	Constanz	Badische	
207	L	—	1	—	schwarze hölzerne Tafel	—	207	Berlin	Berlin-Stettiner	
208	L	2	1	Sack	Kleidungsstücke —	60	208	Dortmund	Köln-Mindener	
209	L	1 & 2	2	Kübel	1 leere Blechbüchse —	28	209	Ulm	Württembergische	
210	L	507	1	Kiste	Eisenwaaren —	96	210	Luxemburg	Reichsbahn	
211	L	1137	1	Kistchen	— —	63	211	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
212	L C M	769 770 771/2	2 2	Kisten Fässer	Speck —	520 546 345 362	212	Lippstadt	Westfälische	
213	L C M	1135	1	Korb	Droguen —	74	213	Elberfeld St.	Bergisch-Märk.	
214	L K	—	1	Pack	Säcke —	51	214	Münster	Westfälische	
215	L K	873	1	Säckchen	Graupen —	49	215	Freiburg	Bresl.-Schw.-Freib.	
216	L K	22069/71	3	Colli	Papier —	—	216	Rastenburg	Ostpreuss. Südbahn	
217	L K	22078/81	4	"	" —	—	217	"	"	
218	L M	430	1	Fass	leer —	184	218	Dammerkirch	Reichsbahn	
219	L S	—	5	Rollen	Papier —	420	219	Oberhagen	Bergisch-Märk.	
220	L S	432	1	Fass	Eisenwaaren —	88	220	Berlin	Preuss. Ostbahn	
221	L S	2144	1	Kiste	leer —	10	221	Wiesloch	Badische	
222	L S	1744/56	12	Ringe	Bleiröhren —	2040	222	Düsseldorf	Bergisch-Märk.	
223	L S L	—	1	Sack	Roggen —	—	223	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
224	L V	259	1	Kiste	2 Kessel —	40	224	Oberhagen	Bergisch-Märk.	
225	**M**	—	1	—	Decimalwaage —	260	225	Stettin	Berlin-Stettiner	
226	M	—	1	—	Eisentheil —	88	226	Wesel	Köln-Mindener	
227	M	1	1	Sack	Bohnen —	200	227	Haspe	Bergisch-Märk.	
228	M	2	1	—	Brettstuhl —	—	228	Jerxheim	Braunschweigische	
229	M	3	1	Tonne	Eier —	119	229	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	
230	M	6	1	Collo	leere Körbe —	33	230	Stettin	Berlin-Stettiner	
231	M	134	1	Ring	Messingdraht —	65	231	Altenhundem	Bergisch-Märk.	
232	M	145	1	Ballen	gefüllt —	146	232	Köln, Geron	Rheinische	
233	M	1392	1	Sack	Kreide —	198	233	Wetter	Bergisch-Märk.	
234	M	6994	1	—	unverp. Gestell-Tischfuss	—	234	Düsseldorf	"	
235	M C	663	1	Fass	Bier —	104	235	Aachen	Rheinische	
236	M C	22	1	Korb	gefüllt —	24	236	Köln, Geron	"	
237	M H E	66	1	—	Viehgitter —	—	237	Vienenburg	Braunschweigische	
238	M K	Zürich	1	Ballot	Säcke —	15	238	Hauptdepot	Badische	
239	M M	7	1	Kiste	gefüllt —	114	239	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	bez. Frankfurt-Erbach.
240	M S	37	1	Fass	leer —	190	240	Hauptdepot	Badische	
241	M S	253	1	Kiste	— —	79	241	Hamburg	Berlin-Hamb.	
242	M S	1042	1	Fass	leer, gebr. —	38	242	Regensburg	Bayer. Ostbahn	
243	M U	1169	1	—	Wagendecke —	—	243	München	"	
244	**N**	1	1	Bürde	Stahl —	122	244	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	beschr. Neuss-Limburg.
245	N	721	1	Kiste	Gypsmodelle —	54	245	Hauptdepot	Badische	
246	N E E	71	1	—	Tau —	—	246	Weissenfels	Thüringische	
247	N N	—	3	Colli	Ofentheile —	30	247	Hauptdepot	Badische	
248	N R	69	1	Fass	leer —	23	248	"	"	
249	N S	5506	1	Ballot	Baumwollwaaren —	21	249	Heilbronn	Württembergische	
250	**O**	—	1	Collo	Guss —	76	250	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	bez. Birkenfeld.
251	O	—	2	—	unverp. alte Dachfenster	43	251	Düsseldorf	Bergisch-Märk.	
252	O S	4034	1	Kiste	Lichte —	60	252	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
253	O S E	1836	1	Fass	unbekannt —	158	253	Breslau	Oberschlesische	
254	**P**	—	1	—	Feuertopf —	33	254	Barop	Bergisch-Märk.	
255	P H	14	1	Pack	2 Körbe, leer —	35	255	Münster	Köln-Mindener	
256	P H	112	1	Korb	Eisenwaaren —	90	256	Haspe	Bergisch-Märk.	
257	P H	125	1	"	" —	68	257			
258	**Q** & D oder D D	1054 1054 auch 1454	1	Collo	Maschinentheil in Holz-verschlag	54	258	Hagen	"	
259	**R**	—	1	Sack	Garn —	36	259	München	Bayer. Ostbahn	
260	R	—	1	Stab	Flacheisen —	25	260	Barmen	Bergisch-Märk.	
261	R	1/5	5	Ballen	Schweinshaare —	235	261	Hamburg	Berlin-Hamb.	bkl. Frankfurt a/O. — Hamburg.
262	R	1	1	"	Farbstoffe —	157	262	Düsseldorf	Bergisch-Märk.	
263	R	—	4	—	Ofenplatten —	92	263	Giessen	Main-Weser-Bahn	
264	R	6	1	Fass	leer —	15	264	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
265	R	33	1	Kiste	Messingwaage —	34	265	Hauptdepot	Badische	
266	R	765	1	Korb	Magenbitter —	38	266	Haspe	Bergisch-Märk.	
267	R	14438	1	Kinderwag.	— —	—	267	Berlin	Berlin-Stettiner	
268	R & C	—	1	Collo	Eisentheil —	36	268	Beiseförth	Bergisch-Märk.	
269	R D	2726	1	Sack	Griesmehl —	78	269	Ufflingen	Reichsbahn	
270	R E G	—	1	—	Kuppelstange —	—	270	Wetter	Bergisch-Märk.	
271	R H	661	1	Ballen	? —	395	271	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
272	R H	7363	1	Kiste	leer —	16	272	Hauptdepot	Badische	
273	R L	330	1	Collo	Eisenwaare —	66	273	Coeslin	Berlin-Stettiner	

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
274	R P	—	40	Stück	Eisenplatten	—	—	274	M. Gladbach (Aachen T.)	Bergisch-Märkisch.	
275	R S	57	1	Kiste	leer	—	72	275	Mülhausen	Reichsbahn	
276	R W	500	1	„	—	—	72	276	M. Gladbach	Bergisch-Märkisch.	
277	**S**	—	3	Säcke	alte Säcke	—	338	277	Stralsund	Berlin-Stettiner	
278	S	—	1	Päckchen	Holzleisten	—	$1^1/_2$	278	Giessen	Main-Weser-Bahn	
279	S	—	1	Ring	Draht	—	87	279	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märkisch.	
280	S	5	1	Korb	Emballagen	—	11	280	Hauptdepot	Badische	bez. Emsdetten-Essen.
281	S	7	1	Stück	Packleinen	—	25	281	Ruhrort	Bergisch-Märkisch.	
282	S	50	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	45	282	Dortmund	Köln-Mindener	
283	S auch F W	52 52	1	„	Packleinen	—	32	283	Oberhausen	Bergisch-Märkisch.	bez. Oberhausen.
284	S	202	1	Korb	Eisenwaaren	—	175	284	Hagen, Eilgut-Exp.	„	bez. Elberfeld-Hagen.
285	S	440	1	Kiste	—	—	26	285	Büchen	Berlin-Hamburger	beschr. „Danzig."
286	S	433	1	Pack	Säcke	—	11	286	Berlin	Berlin-Stettiner	
287	S	1012	1	Säckchen	Guano	—	95	287	Mannheim	Badische	
288	S	1708	1	Ballen	—	—	30	288	Haspe	Bergisch-Märkisch.	
289	S M	2442	1	Fass	Eisenwaaren	—	126	289	Mülheim a. Rh.	„	
290	S & R	9213	1	Kiste	leer	—	45	290	Minden	Köln-Mindener	
291	S T	6	1	Sack	Lumpen	—	66	291	Ravensburg	Württembergische	
292	S U	—	6	Absatztöpfe	—	—	122	292	Eschweiler	Rheinische	
293	S W	2569	1	Kiste	leer	—	48	293	Hauptdepot	Badische	
294	**T**	82	1	Fass	Branntwein	—	158	294	Oberhagen	Bergisch-Märkisch.	bez. Schwerte-Hagen.
295	A	—	1	Pack	Bohrer	—	4	295	Schwerin	Friedrich-Franz-B.	
296	T B	7589	1	Kiste	Cigarren	—	228	296	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
297	T C	70	1	Fass	—	—	1000	297	M. Gladbach	Bergisch-Märkisch.	
298	T D	—	1	Korb	Wurst	—	130	298	Tilburg	Niederl. Staatsb.	
299	A&G	— 21 26 26 25/90	1 1 1 1 1	— — — — —	eiserne Ketten	—	—	299	Hochfeld	Rheinische	
300	V B C	137	1	Fass	leer	—	110	300	Mülhausen	Reichsbahn	
301	V R	1	1	Kiste	Werkzeug	—	293	301	Warburg	Bergisch-Märkisch.	
302	**W**	—	2	—	Radringe	—	200	302	Lennep	„	
303	W	—	2	Colli	Ofentheile	—	40	303	Altenhundem	„	
304	W	36	1	Pack	Futterlöffel	—	39	304	M. Gladbach	„	
305	W	45	1	Satz	Kisten	—	20	305	Berlin	Berlin-Anhaltische	
306	W	1505	1	Kiste	unbekannt	—	126	306	Ludwigshafen	Pfälzische	
307	W	2795	1	Korb	Eisenwaaren	—	15	307	Oberhagen	Bergisch-Märkisch.	
308	W B	—	1	Stück	Ofentheil	—	55	308	Hauptdepot	Badische	
309	W E	86	1	Waschkorb	leer	—	6	309	Wiesloch	„	
310	W G Co.	1238	1	Kiste	„	—	41	310	Ludwigshafen	Pfälzische	
311	W H	1/2	2	Kisten	Nudeln	—	62	311	Hauptdepot	Badische	
312	W L	900	1	Fass	leer	—	18	312	Dresden N.	Sächs. Staatsb.	
313	W M	551	1	Ballen	Tuch	—	95	313	Witten	Bergisch-Märkisch.	
314	W R	—	1	Pack	Papier	—	44	314	Elberfeld St.	„	
315	W S	9178/9	2	Kisten	gefüllt	—	460	315	Köln, Gereon	Rheinische	
316	W W	511	1	Ballen	—	—	—	316	M. Gladbach	Bergisch-Märkisch.	beschr. Homberg.
					B. Colli mit Adressen u. Nummern sign.:						
317	Ballowitz	—	1 1	Kiste Sack	Seemannsgut	—	120	317	Stettin	Berlin-Stettiner	
318	Caspar	—	1	Fässchen	leer	—	16	318	Hauptdepot	Badische	
319	Colemans	—	1	Bund	15 gusseiserne Schaaren		43	319	Stettin	Berlin-Stettiner	
320	Compion	70.82.554 752.973	5	Fässer	leer	—	204	320	Mülhausen	Reichsbahn	
321	Gebr. Dankberg	—	1	Pack	Säcke	—	13	321	Berlin	Berlin-Stettiner	
322	Louis Dreifuss Marseille	174	1	Sack	Kleien	—	60	322	Hauptdepot	Badische	
323	Ehebald	403	1	Bierfässchen	leer	—	$19{,}_5$	323	Ulm	Württembergische	
324	Ermsleben	1	1	—	Viehgitter	—	—	324	Fischerufer	Magdeb.-Halberst.	
325	Galland in Nancy	—	2	Fässer	leer	—	—	325	Strassburg, G.-E.	Reichsbahn	
326	Goossens	—	1	Pack	Kleie	—	80	326	Venlo	Niederländ. Stsb.	
327	Gütersloher Brauerei.	3027 2517	2	Bierfässer	leer	—	170	327	Dortmund	Köln-Mindener	
328	Haudörfer	2014 auch 4257	1	Fass	„	—	14	328	Landsberg	Preuss. Ostbahn	
329	Hinze	—	1	Sack	Kartoffeln	—	150	329	Berlin	Berlin-Stettiner	
330	Hombart	—	5	Säcke	Weizen	—	1000	330	Pagny	Reichsbahn	
331	M. B. Kahn in Flörsheim	—	1	Ballen	leere Säcke	—	49	331	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
332	Rudolph Klien	—	1	Pack	leere Körbe	—	28	332	Berlin	Berlin-Stettiner	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
333	Innsbruck Kufstein	185	1	Collo	zu einer Bettstelle	—	41	333	Hauptdepot	Badische	
334	From Nothamel Mills & Co. N. M. 291. Birmingham.	—	1	Collo	Maschinentheil (eis. Welle)	—	45	334	im Depot Steele	Bergisch-Märk.	Im Depot Steele.
335	J. Morice	1265	1	Sack	Kleien	—	104	335	Hauptdepot	Badische	
336	Mosmans	—	1	Kiste	Papier	—	120	336	Tilburg	Niederl. Staatsb.	
337	Metz-Pagny 174	174	4	Colli	Ofentheile	—	—	337	Noveant	Reichsbahn	
338	Pfefferle	—	1	Pack	leere Körbe	—	26	338	Hauptdepot	Badische	
339	Riel C.	1567	1	Fass	leer	—	36	339	Mülhausen	Reichsbahn	
340	Roche & Kesselring Romanshorn	—	1	Pack	leere Säcke	—	46	340	Regensburg	Bayer Ostbahnen	
341	M. Roller.	1065	1	Fass	leer	—	204	341	Hauptdepot	Badische	
342	Salomon Stern	—	1	Ballen	leere Säcke	—	46	342	Heilbronn	Württembergische	
343	Schmitt in Heilbronn	—	1	Pack	Papier	—	30	343	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
344	Uhlendorf Hamm	—	1	Pack	Säcke	—	—	344	Leschede	Westfälische	
345	An die Station Vohwinkel	—	4	—	Maschinentheile	—	—	345	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	
346	Wittenberge	4	1	—	Gitter	—	—	346	Gardelegen	Magdeb.-Halberst.	
347	Zerlin	—	4	Sack	Malz	—	416	347	Berlin	Berlin-Stettiner	
					C. Colli mit Nummern und Figuren signirt:						
348	—	6	1	Ballen	Garn	—	44	348	Mülhausen	Reichsbahn	
349	—	23	1	,,	Woll-Abfälle	—	275	349	,,	,,	
350	—	275/76	2	Fässer	gefüllt	—	353	350	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
351	—	639	1	Fass	leer	—	50	351	München	Bayer. Staatsb.	
352	—	1143	1	,,	,,	—	23	352	Hauptdepot	Badische	
353	—	6388. 9978	2	Fässer	,,	—	112	353	Strassburg	Reichsbahn	
354	△	—	2	Ballen	Guano	—	—	354	Dortrecht	Niederländ. Stsb.	
355	△ CF	2628	1	Kiste	Bimsstein	—	120	355	Mülhausen	Reichsbahn	
356	△ St	1425 17	1	,,	Bücher	—	272	356	Berlin	Berlin-Stettiner	
357	T △ RS	546	1	,,	—	—	90	357	Dortmund	Bergisch-Märk.	bez. Cassel-Dortmund.
358	△	604	1	Fass	Firniss	—	315	358	Elberfeld St.	,,	
359	△ B	15162	1	Kiste	leer	—	26	359	Hauptdepot	Badische	
360	△ B F C	90052	1	Korb	Wein	—	80	360	Elberfeld St.	Bergisch-Märk.	
361	◇ MS	1315	1	Kiste	Cigarren	—	222	361	Berlin	Berlin-Stettiner	
362	◇ P C	2401	1	Fass	Steingut	—	458	362	Dortmund	Köln-Mindener	
363	◇ LC SS	—	1	Kiste	Maschinentheile	—	474	363	Viersen	Bergisch-Märk.	
364	◇ BC	7711	1	Ballon	Säure	—	150	464	Stettin	Berlin-Stettiner	
365	#	199	1	Rolle	Taback	—	3	365	Breslau	Oberschlesische	
366	▭	6509	1	Ring	Bleirohr	—	140	366	B. Rittershausen	Bergisch-Märk.	
367	⦶	98233	1	Sack	Linsen	—	200	367	Braunschweig	Braunschweigische	bekl. Minden via Gotha-Leinefelde.
368	☼	—	1	Pack	leere Säcke	—	93	368	Berlin	Berlin-Anhaltische	
369	✡	4980	1	Fass	leer	—	60	369	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
370	✡ Kg	34279	1	Kiste	unbekannt	—	81	370	Ochsenfurt	Bayer. Staatsb.	
371	⚓ J C	3979	1	Fass	Cichorien	—	203	371	München	,,	
372	+ (weiss)	—	1	—	Rost von Gusseisen	—	—	372	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
373	—	I	1	Bund	Schnitteisen	—	50	373	Berlin	Berlin-Stettiner	
374	weiss	I	1	Ring	Ofendraht	—	34	374	Remscheid	Bergisch-Märk.	
375	weiss und roth	I	4	Colli	Bandeisen	—	203	375	Ludwigslust	Berlin-Hamburg.	
376	roth	II	1	Stab	Eisen	—	66	376	Lichtenfels	Werrabahn	
377	roth	III	1	,,	,,	—	8	377	Salzungen	,,	
378	weiss	4	1	Sack	Kartoffeln	—	90	378	Siegen	Köln-Mindener	
379	weiss	1159	1	Fass	leer	—	29	379	Mülheim	,,	
					D. Colli ohne Signatur:						
380	—	—	1	Ballen	rohe Baumwolle	—	864	380	Hauptdepot	Badische	
381	—	—	2	Koffer	Kleider	—	56	381	,,	,,	

Laufende Nr.	Der Colli. Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
382	—	—	4	Stück	Harrasse —	70	382	Hauptdepot	Badische	
383	—	—	1	Kübel	Pech —	27	383	"	"	
384	—	—	1	Pflug	— —	105	384	"	"	
385	—	—	1	Pack	Papier —	26	385	"	"	
386	—	—	1	Kistchen	? —	?	386	"	"	bez. Carlsruhe-Freiburg No. 799.
387	—	—	6	Körbe	leer —	?	387	"	"	
388	—	—	4	Stück	Achsenbüchsen —	?	388	"	"	
389	—	—	1	Sack	Gerste —	166	389	"	"	
390	—	—	4	Körbe	leer —	16	390	"	"	
391	—	—	1	Kiste	" —	21	391	"	"	
392	—	—	1	Blechflasche	" —	6	392	"	"	
393	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	33	393	"	"	
394	—	—	3	Bund	leere Säcke —	125	394	Mühlhausen	Reichsbahn	
395	—	—	1	Sack	Hafer —	58	395	Eisenach	Werrabahn	
296	—	—	1	Stange	Eisen —	19	396	Aschaffenburg	Bayer. Staatsb.	
397	—	—	1	—	Patentkette zum Wagen M 2637 gehörig	36	397	Buckau	Magdeb. - Halberst.	
398	—	—	1	—	Plombirleine, (alt) —	—	398	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
399	—	—	1	Stück	weisser Sandstein —	770	399	Prag	Prag-Duxer	
400	—	—	1	"	alter Mehlkasten ohne Zeichen, ohne Nummer	92	400	Brüx	"	In dem Kasten befinden sich: 2 Stück eiserne Hauer sammt Stiele; 1 leerer Sack; 1 leerer Topf von Steingut; 1 alte Schürze von grobem Zeug; 3 St. Brodschüsseln; 1 alter Handkorb.
401	—	—	1	Parthie	Hausgeräthe —	700	401	Cleve	Rheinische	
402	—	—	2	Pack	Garne von Flachs —	96	402	Venlo	Niederländ. Stsb.	
403	—	—	1	Stange	Stahl —	15	403	Guben	Märk.-Posener E.	
404	—	—	1	—	eiserne Achse —	18	404	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märk.	
405	—	—	1	Bürde	Flacheisen —	108	405	Elberfeld St.	"	
406	—	—	1	Collo	Maschinentheile, 6 Fuss lang	82	406	Steele	"	
407	—	—	1	—	Feuertopf —	19	407	M. Gladbach	"	
408	—	—	3	Körbe	Candis —	99	408	Dortmund	"	
409	—	—	2	"	Därme —	132	409	Düsseldorf	"	
410	—	—	1	Pack	Papier —	154	410	"	"	
311	—	—	1	Sack	leere Säcke —	54	411	Haspe	"	
412	—	—	14	Stück	kief. Bretter —	—	412	Demker	Magdeb.-Halberst.	
413	—	—	18	"	Roheisen —	—	413	Hattingen	Bergisch-Märk.	
414	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	29	414	Warburg	"	
415	—	—	2	Ballen	Lumpen —	317	415	Lindern	"	
416	—	—	3	"	Baumwollenabfälle —	441	416	Hauptdepot	Badische	
417	—	—	1	—	Bettrost —	40	417	"	"	
418	—	—	3	Körbe	leer —	31	418	Markranstädt	Thüringische	
419	—	—	1	Packt	leb. Pflanzen —	19	419	Berlin	Berlin-Hamburg.	
420	—	—	1	Ring	Eisendrath —	29	420	Büchen	"	
421	—	—	1	Pack	Schippen —	11	421	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
422	—	—	1 1	— —	Schaufel — Kratze —	18	422	Aschaffenburg	"	
423	—	—	1	—	plombirte Wagendecke	—	423	Kreiensen	Braunschweigische	mit Plombe - Hannover versehen.
424	—	—	1	schwarzer Holzkoffer	Kleider —	73	424	München	Bayer. Ostbahnen	
425	—	—	6	Stangen	Quadrateisen —	400	425	Regensburg	"	
426	—	—	7	Stück	Brode —	399	426	Schönberg	Sächs. Staatsb.	aus Wagen 7949 K. B. entladen.
427	—	—	51	Stange	□-Eisen —	600	427	Hof	"	
428	—	—	1	Lade	Kleider, (getragene) —	44	428	Hohenstein	"	
429	—	—	2	Körbe	leere Flaschen —	69	429	Münster	Köln-Mindener	
430	—	—	1	Pack	2 Körbe, leer —	12	430	Mülheim	"	
431	—	—	1	—	alter Coaksofen —	40	431	Wesel	"	
432	—	—	1	—	Decimalwaage —	200	432	"	"	
433	—	—	1	Bürde	5 Stangen Stahl —	140	433	Gelsenkirchen	"	
434	—	—	1	Korb	Stahlspitzen —	175	434	"	"	
435	—	—	1	Stange	Stahl —	15	435	Hauptdepot	Badische	
436	—	—	7	Körbe	leer —	50	436	"	"	
437	—	—	2	Stangen	Stabeisen —	22	437	Denzlingen	"	
438	—	—	3	Stäbe	Flacheisen —	18	438	Hausach	"	
439	—	—	1	Stab	" —	60	439	"	"	
440	—	—	1	—	Eisenplatte —	41	440	Mannheim	"	
441	—	—	7	Fässchen	leer —	434	441	"	"	
442	—	—	1	Fass	" —	40	442	Müllheim	"	
443	—	—	1	"	" —	10	443	"	"	
444	—	—	5	Colli	Eisengusstheile in Form von Buchsen	13	444	Stralsund	Berlin-Stettiner	
445	—	—	2	Säcke	Knochen —	120	445	Berlin	"	
446	—	—	5 3	Stück Bund	Kochplatten — Ringe	245	446	Stettin	"	
447	—	—	3	Stück	Bretter zu Wurststopfmaschinen	38	447	"	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
448	—	—	3	—	Deichselstangen	—	—	448	Berlin	Berlin-Anhaltische	
449	—	—	1	—	eisernes Rohr	—	14	449	Halle	„	
450	—	—	6	—	Ofenrosten	—	22	450	Burxdorf	„	
451	—	—	1	Korb	Stahlwaaren	—	45	451	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
452	—	—	1	„	grobe Eisenwaaren	—	225	452	„	„	
453	—	—	1	—	eiserne Muffe	—	512	453	Siegen	„	
454	—	—	4	—	Eisenplatten	—	1588	454	Dortmund	„	
455	—	—	4	—	zerbroch. Thonröhren		167	455	„	„	
456	—	—	1	—	Tischfuss	—	4	456	„	„	
457	—	—	1	Sack	Kartoffeln	—	140	457	Berlin	Niederschl.-Märk.	
458	—	—	2	Säcke	Lumpen	—	300	458	„	„	
459	—	—	1	—	Männer-Rock	—	—	459	„	„	im Wagen 6475 gef.
			1	—	Männer-Jacke	—					
			1	—	Frauen-Rock	—					
			1	—	Handkörbchen	—					
460	—	—	1	—	kiefernes Brett	—	—	460	Fürstenwalde	„	7,5 m lg., 31 cm br., 30 mm stark.

Nachtrag.

Colli mit Buchstaben, Adressen, Nummern und ohne Signatur:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	B	897	1	Kiste	Putzkalk	—	88	1	Offenbach	Frankfurt-Bebraer	
2	C B Hamburg	—	1	Sack	Roggen	—	198	2	Burghaun	„	
3	C D P	1378	1	Korb	Eisenwaaren	—	40	3	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
4	E	13	1	—	Ofentheil	—	13	4	Offenbach	Frankfurt-Bebraer	
5	G F	540	1	Kiste	Kurzwaaren	—	30	5	„	„	
6	G W	789	1	„	unbekannt	—	87	6	Darmstadt	Main-Neckar-Bahn	
7	H	17	1	Fass	leer	—	36	7	Offenbach	Frankfurt-Bebraer	
8	H C	36	1	Kiste	Drucklettern	—	210	8	„	„	
9	J	—	4	—	Ofentheile	—	24	9	„	„	
10	J C F	989	1	Kiste	leer	—	46	10	„	„	
11	J C L	985	1	„	„	—	18	11	„	„	
12	L D	3	1	Pack	Riemen	—	15	12	„	„	
13	L E	39	1	Rolle	Papier	—	44	13	„	„	
14	L H C	1371	1	Fass	leer	—	10	14	Hanau	„	
15	S	2/4	2	Körbe	leere Krüge	—	36	15	Offenbach	„	
16	S	7	1	Ballen	Lumpen	—	196	16	Frankfurt	Main-Neckar-Bahn	
17	S B	—	1	—	Ofentheil	—	13	17	Offenbach	Frankfurt-Bebraer	
18	S W	3191	1	Kiste	4 Militair-Mäntel	—	36	18	„	„	
19	Gebr. R.	224	1	„	Kurzwaaren	—	80	19	„	„	
20	J. Moskopf Neuwied	—	1	Fass	Senf	—	78	20	„	„	
21	Bardhi	336	1	„	Essig	—	68	21	„	„	
22	—	2507	1	„	leer	—	32	22	„	„	
23	—	—	1	Kiste	„	—	36	23	„	„	
24	—	—	1	Collo	Gusseisen	—	36	24	„	„	
25	—	—	2	—	eiserne Räder	—	87	25	„	„	
26	—	—	1	Stange	Eisen	—	44	26	„	„	
27	—	—	1	Korb	Korke	—	35	27	„	„	
28	—	—	1	Koffer	leer	—	28	28	„	„	
29	—	—	1	Tafel	Eisenblech	—	8	29	„	„	
30	—	—	1	Korb	alte Blumentöpfe	—	15	30	„	„	
31	—	—	1	Fass	Schmierseife	—	30	31	„	„	
32	—	—	1	„	Bernsteinabfall	—	98	32	„	„	
33	—	—	1	„	Erdfarbe	—	340	33	„	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben-Signaturen:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A/G	53336 53337	2	Ballen	Fenehl	—	339	1	Villach-Frachtenbahnhof	Kronpr. Rudolfbahn	
2	A P F	10901	1	„	Papier	—	110	2	Jassy	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	
3	B	296	1	Kiste	Bilder	—	136	3	Arad	Theissbahn	
4	B + C	117	1	Sack	Rosshaare	—	47	4	Laun	Prag-Duxer E.	
5	ck	9674	1	Korb	52 Flaschen Tinte	—	23	5	Saaz	Buschtêhrader	
6	C S	3398	1	Fass	Wein	—	618	6	Lienz	Oesterr. Südbahn	
7	ƎK	262	1	Kiste	leer	—	6	7	Graz	Ungar. Westbahn	
8	H	2149	1	„	ordinäre Eisenwaaren		102	8	Suczawa	Lemb.-Cz.-Jassy E. Oesterr. Linien	
9	H	4513	1	„	Waare	—	87	9	Amstetten	Kronpr. Rudolfbahn	
10	H P	—	1	Fass	leer	—	79	10	Saaz	Buschtêhrader	
11	J	105	1	Stück	Tisch	—	23	11	Gr.-Wardein	Theissbahn	
12	I L	4748	1	Kiste	unbekannt	—	60	12	Kindberg	Oesterr. Südbahn	
13	K	11	1	Fass	leer	—	—	13	Sternberg ?	Mähr. Grenzbahn	
14	L	5488	1	„	„	—	27	14	Saaz	Buschtêhrader	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
15	M B B	—	1	Stück	Militärkotze —	8	15	Agram	Südbahn	
16	M & C	20226	1	Kiste	ord. Zollgewichte —	572	16	Judenburg	Kronpr. Rudolfb.	
17	N P	671	1	"	1 Seifenschale, 1 Kammschale, 1 Pomadetiegel, Wasserkanne u. Lavoir	—	17	Saaz	Buschtěhrader	
18	N R	6518	1	Korb	2 Pack Oblatten, 1 Sack Bittersalz, 1 Sack Orangenschale, 1 Sack Weihrauch, 1 Sack Badeschwämme, 1 Sack Bleiweiss	—	18	"	"	
19	N R	6514	1	"	Flasche Oel —	28	19	"	"	
20	P	—	1	Pack	Feilen —	1	20	Agram	Südbahn	
21	P C	866	1	Kiste	unbekannt —	244	21	Ala	"	
22	P & G —	1940 —	1 8	" Bund	Kurzwaaren — Rechentafeln —	91 100	22	Devecser	Ung. Westbahn	
23	R	66	1	Kiste	Unschlitt —	44	23	Michelob	Buschtěhrader	
24	R L	— —	2 1	Stück "	Schraubenkuppel — Glied —	79	24	Suczawa	Lmb.-Cz.-Jassy-E. Rumän. Linien	
25	S	87	1	Kiste	Nähmaschinenersatzbestandtheile	41	25	Saaz	Buschtěhrader	
26	S C	5815	1	Fass	leer —	84	26	Sternberg	Mähr. Grenzb.	
27	S R	2743	1	"	leer —	27	27	Saaz	Buschtěhrader	
28	T K	162	2	Kisten	Glaswaaren —	325	28	Devecser	Ungar. Westb.	
29	T K	3382	1	Kiste	leer —	—	29	Komotau	Buschtěhrader	
30	W A T	1782	1	"	" —	7	30	Hannsdorf	Mähr. Grenzb.	
31	W E	84	1	Stück	Kette —	48	31	Graz	Südbahn.	
32	W G	1757	1	Sack	Holzspunde —	50	32	Saaz	Buschtěhrader	
33	W R	908	1	Fass	leer —	58	33	"	"	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
34	Aufschrift Bücher	—	1	Kiste	Bücher —	62	34	Leoben	Kronprinz Rudolfb.	
35	Jos. Vitek Weselicko Bernardic	—	1	"	gebrauchte Toilettegegenstände	5	35	Saaz	Buschtěhrader	
36	Libotschan	—	2	Eimer	leer —	78	36	"	"	
37	Pass	6	2	Pack	Körbe —	150	37	Amstetten	Kronprinz Rudolfb.	
38	Prager Maschinen-Actien-Fabrik	1217	1	Kiste	Blechbüchsen mit Charnieren und beweglichen eisernen Armen	55	38	Carlsbad	Buschtěhrader	
39	Franz. Skonden	—	1	Stück	Sessel —	10	39	Roman	Lmb.-Cz.-Jassy-E. Rumän. Linien	
40	Saaz	60	1	Fass	leer alt —	20	40	Komotau	Buschtěhrader	
41	Styra	—	10	Buschen	Bleche —	1100	41	Malzleinsdorf	Südbahn	
42	Zrelic	—	1	Kiste	Effekten —	131	42	Ofen	"	
					C. Colli mit Nummern, Figuren und ohne Signatur:					
43	—	21/22	1	Stück	leeres Fass —	250	43	Bucecea	Lmb.-Cz.-Jassy-E. Rumän. Linien	
44	—	4. 5	2	Säcke	Mehl —	340	44	Karczag	Theissbahn	L. Michály-Karczag.
45	—	30	1	Ballen	Rupfen —	21	45	Leoben	Südbahn]	
46	—	60	8	Kisten	Suliner Wasser —	880	46	T. Lucz	Theissbahn	Eperies-T. Lucz.
47	—	6387/90	4	Ballen	Papier —	117	47	Innsbruck	Südbahn	
48	△ 0	3631	1	Kiste	Salzsäure —	148	48	Komotau	Buschtěhrader	
49	—	(1)	1	"	unbekannt —	471	49	Kufstein	Südbahn	
50	—	—	1	ledig	Retiratschatule —	47	50	Steyer	Kronprinz Rudolfb.	
51	—	—	1	Stück	Conducteur-Sessel —	—	51	St. Peter	Südbahn	
52	—	—	2	"	Stützen sammt Latten —	106	52	Roman	Lmb.-Cz.-Jassy-E. Rumän. Linien	
53	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	20	53	"	"	
54	—	—	1	Stück	leeres Fass —	50	54	Bucecea	"	
55	—	—	1	Collo	Bettzeug —	15	55	Podul Iloii	"	
56	—	—	1	Pack	leere Säcke —	13	56	Verestie	"	
57	—	—	1	Sack	Nüsse —	185	57	Suczawa	"	
58	—	—	3	Stück	Eisentheile —	680	58	Michelob	Buschtěhrader	
59	— —	— —	62 6	" "	Grubenschienen — Gussrohr —	— 105	59	Bubna	"	
60	—	—	1	Ballen	Putzwolle —	89	60	Saaz	"	
61	—	—	1	Fass	diverse Nägel —	20	61	"	"	
62	—	—	1	Bund	Hufstab —	29	62	"	"	
63	—	—	1	"	Bandeisen —	54	63	"	"	
64	—	—	5	Stück	eiserne Fensterrahmen —	—	64	"	"	
65	—	—	1	—	Petroleumfass —	—	65	Komotau	"	
66	—	—	1	Parthie	Alteisen —	110	66	"	"	
67	—	—	1	Brod	Zucker —	20	64	Falkenau	"	

Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Nachtrag, eingegangen bis 30. Mai.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	10	1	Sack	Gerste —	123	1	Wien	Kais.Elisabethbahn	
2	E M	—	1	„	Weizen —	155	2	„	„	
3	F K	3772	1	Kiste	leere Flaschen —	22	3	Linz	„	
4	F R J	—	1	Pack	leere Säcke —	15	4	Wien	„	
5	G	11	1	Sack	Reps —	129	5	„	„	
6	G P	1	1	Ballen	Federn —	100	6	Abony	Theissbahn	Gombos Bogojeva Abony.
7	HP	—	1	Fass	leer —	79	7	Saaz	Buschtêhrader	
8	J P	—	1	Sack	Reps —	158	8	Wien	Kais.Elisabethbahn	
9	J T	5705	1	Kiste	leeres Geschirr —	122	9	Linz	„	
10	K	1	1	„	unbekannt —	80	10	Wien	„	
11	K	15	1	Sack	Reps —	129	11	„	„	
12	L	5488	1	Fass	leer —	27	12	Saaz	Buschtêhrader	
13	N P	671	1	Kiste	1 Seifenschale, 1 Kammschale, Pomadetiegel, 1 Wasserkanne u. 1 Lavoir	—	13	„	„	
14	N R	6514	1	Korb	1 Flasche Oel —	28	14	„	„	
15	N R	6518	1	„	2 Pack Oblatten, 1 Sack Bittersalz, 1 Sack Orangenschalen, 1 Sack Weihrauch, 1 Sack Badeschwämme, 1 Sack Bleiweiss	—	15	„	„	
16	P	6	1	Sack	Gerste —	164	16	Wien	Kais.Elisabethbahn	
17	R	1	1	„	Gerste —	155	17	„	„	
18	R	2	1	„	Gerste —	129	18	„	„	
19	R	9	1	„	Reps —	119	19	„	„	
20	R	66	1	Kiste	Unschlitt —	44	20	Michelob	Buschtêhrader	
21	S	—	1	Ballen	Baumwollabfälle —	122	21	Wien	Kais.Elisabethbahn	
22	S	87	1	Kiste	Nähmaschinenersatzbestandtheile	41	22	Saaz	Buschtêhrader	
23	S L	1/4	4	Ballen	trockene Rinds- und Pferdehäute —	1382	23	Kaschau	Theissbahn	Drohobyz.
24	S R	2743	1	Fass	leer —	27	24	Saaz	Buschtêhrader	
25	T K	3382	1	Kiste	„ —	—	25	Komotau	„	
26	V O	64	1	Sack	Gerste —	119	26	Wien	Kais.Elisabethbahn	
27	W	423	1	Fass	leer —	31	27	„	„	
28	W	2427	1	Bund	Bleirohr —	129	28	Linz	„	
29	W G	1757	1	Sack	Holzspunde —	50	29	Saaz	Buschtêhrader	
30	W R	908	1	Fass	leer —	58	30	„	„	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
31	Rudovica Edling. Pass	39	1	Kiste	Porzellan, Pité und Tischbestandtheile —	37	31	Linz	Kais.Elisabethbahn	
32	Libotschan	—	2	Eimer	leer —	78	32	Saaz	Buschtêhrader	
33	Pass	13	1	Ballen	Hopfensäcke —	23	33	Linz	Kais.Elisabethbahn	
34	Prager Maschinen-Actien-Fabrik	1217	1	Kiste	Blechbüchsen mit Charniere und beweglichen Armen	55	34	Carlsbad	Buschtêhrader	
35	Pfister	—	1	Sack	Reps —	159	35	Wien	Kais.Elisabethbahn	
36	Saaz	60	1	Fass	leer, alt —	20	36	Komotau	Buschtêhrader	
37	M. Spitz	376	1	„	Flüssigkeit —	75	37	Wien	Kais.Elisabethbahn	
38	Joh. Vitek Weselicko Bernardic	—	1	Kiste	gebrauchte Toilletgegenstände	5	38	Saaz	Buschtêhrader	
					C. Colli mit Nummern u. Figuren signirt:					
39	—	40	1	Kiste	Sauerwasser —	110	39	T. Lucz	Theissbahn	
40	—	59 60	2 2	Bund	Seile —	144 132	40	Wien	Kais.Elisabethbahn	
41	—	518 521	2	Stück	Maschinentheile —	65 46	41	„	„	
42	△ o	4781	1	Kiste	leere Säcke —	64	42	Linz	„	
					D. Colli ohne Signatur:					
43	—	—	1	Ballen	Putzwolle —	89	43	Saaz	Buschtêhrader	
44	—	—	1	Brod	Zucker —	20	44	Falkenau	„	
45	—	—	4	kl. Büchsen	Hopfenmuster —	$1\frac{1}{2}$	45	Wien	Kais.Elisabethbahn	
46	—	—	1	Fass	leer, alt —	70	46	Miskolcz	Theissbahn	M. Laborcz Hommona.
47	—	—	1	„	diverse Nägel —	20	47	Saaz	Buschtêhrader	
48	—	—	1	Stück	Petroleumfass —	—	48	Komotau	„	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
49	—	—	1	Stück	Gewehrschaft —	6	49	Wien	Kais.Elisabethbahn	
50	—	—	1	"	Bremsenholz —	29	50	Miskolcz	Theissbahn	S. A. Ujheby Miskolcz.
51	—	—	1	Kiste	leer —	18	51	Wien	Kais.Elisabethbahn	
52	—	—	1	Bund	Blech —	28	52	"	"	
53	—	—	6	Tafeln	Blech —	276	53	"	"	
54	—	—	1	Buschen	Draht —	25	54	"	"	
55	—	—	1	Partie	Alteisen —	110	55	Komotau	Buschtěhrader	
56	—	—	1	Buschen	Eisen —	112	56	Wien	Kais.Elisabethbahn	
57	—	—	3	Stück	Eisentheile —	680	57	Michelob	Buschtěhrader	
58	—	—	5	"	eiserne Fensterrahmen	—	58	Saaz	"	
59	—	—	1	Bund	Bandeisen —	54	59	"	"	
60	—	—	2	"	Flacheisen —	112	60	Wien	Kais.Elisabethbahn	
61	—	—	3	Buschen	Flacheisen —	336	61	"	"	
62	—	—	62 6	Stück "	Grubenschienen — Gussrohr —	— 105	62	Bubna	Buschtěhrader	
63	—	—	1	Bund	Hufstab —	29	63	Saaz	"	
64	—	—	23	Stück	Achsenlagerdeckel —	423	64	Linz	Kais.Elisabethbahn	
65	—	—	1	"	Wagenfeder —	70	65	Wien	"	
66	—	—	1	"	Pfosten —	38	66	"	"	
67	—	—	1	Sack	Linsen —	75	67	Linz	"	
68	—	—	1	"	Reps —	127	68	Wien	"	
69	—	—	2	"	Reps —	252	69	"	"	
70	—	—	15	Säcke	Roggen —	2036	70	Miskolcz	Theissbahn	
71	—	—	1	Sack	Salz —	31	71	Wien	Kais.Elisabethbahn	
72	—	—	3	Stück	Einsatzschachteln —	26	72	"	"	
73	—	—	1	"	Schleifstein —	116	73	"	"	

Nach America für 45 Thaler.



Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt.

von Bremen nach Newyork und Baltimore

Mosel	6. Juni	nach	Newyork	Hermann*	16. Juni	nach	Newyork
America*	9. Juni	„	Newyork	Minister Roon	17. Juni	„	Baltimore
Baltimore	10. Juni	„	Baltimore	Rhein	20. Juni	„	Newyork
Deutschland	13. Juni	„	Newyork				

NB. Die mit * bezeichneten Dampfer laufen Havre und die übrigen Southampton an.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte 165 Thaler, Zweite Cajüte 100 Thaler. Zwischendeck 45 Thaler Preuss. Courant.

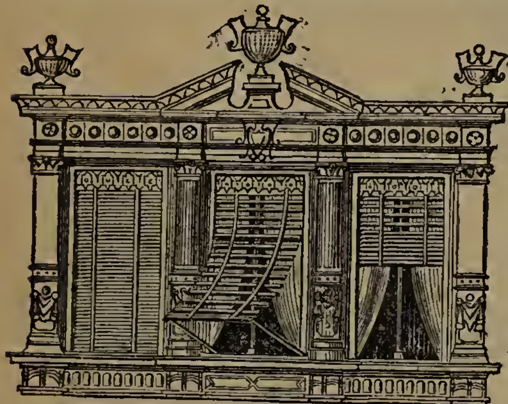
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte 135 Thaler, Zwischendeck 45 Thaler Pr. Courant.

Nähere Auskunft ertheilt die Unterzeichnete und die von derselben mit der Annahme von Passagieren betrauten Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

C. W. Julius Blancke & Co.,
Merseburg.
Phosphor-Bronce-Gießerei,
liefert
Phosphorbronce-Guss nach Modellen in zweckentsprechenden Special-Qualitäten.

Deutsche Holz-Jalousie- und Holz-Rouleaux-Fabrik.



Unter Berücksichtigung der neuesten Erfindungen zeichnet sich mein Fabrikat noch ganz besonders aus in Bezug auf Eleganz, Dauerhaftigkeit, leichte Handhabung und Preiswürdigkeit.

In Verbindung mit dem Central-Depôt für den Continent der

patent. engl. Linoleum-Kork-Teppiche und Läufer.

Anerkannt practischster Fussboden-Beleg sowohl an Stelle der Parquet-Böden, wie auch der Woll- etc. Teppiche.

Hugo Binder in Berlin, S. O., Köpnickerstr. 46.

Gepresste Zinkverzierungen.

Gezogene Gesimse und Verkleidungen, in allen Profilen, Mansardfenster, Spitzen, Vasen, Windfahnen, faconirte Deckbleche Lambrequin's, Firstverzierungen etc., überhaupt alle Artikel in Blech, welche als Decoration im Baufache Anwendung finden.

Frz. Schörg & Sohn, München.

S. H. Cohn

Farbenfabrik, Woerlitz, Anhalt

Specialität in Farben zum Anstrich für Eisenbahnwagen.

---

100 Thaler

Belohnung für die Bezeichnung Desjenigen, welcher meine pat. Apparate nachahmt oder sich mit dem Verkauf der nachgeahmten Waare befasst.

Fr. Schauwecker in Weiden (Bayern).

Vulcanoel 9 Thlr. per 50 Kil. unter Garantie der Güte,

Nadelschmiergälser in allen Grössen,

Stoffb. Packung 9 Sgr.,

Mannlochschnur, 14 Sgr. für 1/2 Kil. beste Qualität,

Pat. Riemenverbinder

1. 1 1/2. 1 7/8. 2 1/2. 3. 3 1/2 Zoll
3/4. 1 1/6. 1 1/4. 1 3/4. 2. 2 1/3 Sgr.

Für Doppelriemen von 2 1/2 Sgr. bis 7 Sgr. per Stück,

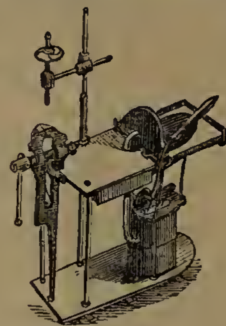
Dr. Wolpert's Rauchsauger für Hausschornsteine v. 6 Thlr. pr. St. an,

Dichtungsringe aus chemisch-präparirter Holzmasse, 400 Proc. billiger als Gummi.

Fr. Tovote,
Civ.-Ingenieur in Hannover.

Grosse silberne Medaille Moskau 1872. | Anerkennungs-Diplom, Wien 1873.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % Kraft oder Brennstoff. Allein zu beziehen durch Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).



Feldessen jeder Art

empfehlen

Delisle & Ziegele
Stuttgart.

Stelle-Gesuch.

Der kaufmännische Director einer bedeutenden Actien-Gesellschaft für Eisenbahnmaterial, überall wohl accreditirt, sucht anderweitiges ähnliches Engagement. Geneigte directe Anfragen sind unter V. W. an die Herren **E. Bodewig & Co. in Cöln** zu adressiren, welche Firma die Güte haben wird, die Weiterbeförderung der Eingänge zu übernehmen.

Zur Leitung einer Anstalt für **Holzconservirung** vermittelst **Zinkchlorid, Quecksilbersublimat** und **Theerölen** wird ein zuverlässiger

Verwalter

gesucht; derselbe muss bei einigen technischen Kenntnissen Erfahrung im **Beurtheilen** von **Holzarten** haben. Franko-Offerten besorgt sub **E. E. # 2225** die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in München.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

No. 12. Jahrgang 1874. Leipzig, am 19. Juni 1874.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 6. Juni gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von $7^1/_2$ Sgr. zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen. A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Collo	Modell von Holz —	2	1	Crefeld	Bergisch-Märk.	
2	A	—	1	„	5 hölzerne Hackbretter	24	2	Hannover	Hannoversche	
3	A	14	1	Ballot	Garne —	20	3	Utrecht	Niederl. Staatsb.	
4	A A	131	1	Fass	leer —	15	4	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
5	A A	5257	1	Kiste	Lumpen —	66	5	Münster	Westfälische	
6	A B	12	1	„	gefüllt —	166	6	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
7	A E	4831	1	„	? —	42	7	Mülhausen	Reichsbahn	
8	A F	1	1	—	eisern. Ofenuntersatz —	14	8	Osnabrück	Hannoversche	
9	AH	260	2	Colli	1 Bettstelle —	70	9	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
10	A H	352	1	Kiste	leer —	42	10	Berlin	Preuss. Ostbahn	
11	A H	353	1	„	„ —	48	11	„	„	
12	A H	354	1	„	„ —	26	12	„	„	
13	A H	390	1	„	„ —	42	13	„	„	
14	A J	95	1	Koffer	? —	197	14	Lindau	Bayer. Staatsb.	
15	A J	281	1	Ballen	Tapeten —	46	15	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	
16	A K	4/5	2	Körbe	Eisenwaaren —	320	16	Dahl	Bergisch-Märk.	bez. Ronsdorf-Dahl.
16a	A M	156	1	Kiste	2 Porzellanvasen —	24	16a	Tilsit	Tilsit-Insterburg	bez. von Bromberg nach Tilsit (Werthstück).
17	A O	—	1	Pack	4 Rohrstöcke —	4	17	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
18	A S	—	1	Fass	leer —	60	18	Berlin	„	
19	B Marburg	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	22	19	Marburg	Main-Weser-Bahn	
20	B	1	1	Koffer	unbekannt —	161	20	Königsberg	Preuss. Ostbahn	
21	B	1	1	Pack	leere Säcke —	20	21	„	„	
22	B	1—3	3	Fettfässer	leer —	166	22	Gotha	Thüringische	
23	B	193	1	Fass	„ —	31	23	Eisfeld	Werrabahn	
24	B	251	1	Kiste	— —	40	24	Cüstrin	Preuss. Ostbahn	
25	B	330	1	„	leer —	30	25	Paderborn	Westfälische	
26	B	372	2	—	Sopha-Lehnen —	27	26	Osnabrück	Hannoversche	
27	B	431	1	Kiste	Schachteln —	76	27	Sonneberg	Werrabahn	
28	B	525	1	Fass	Oel oder Thran —	375	28	Ronsdorf	Bergisch-Märk.	
29	B	4554	1	Collo	Bretter —	21	29	Osnabrück	Hannoversche	
30	B F	945	1	Kiste	unbekannt —	120	30	Kattowitz	Oberschlesische	
31	B & H	1251	1	Rolle	Drahtgeflecht —	30	31	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
32	B & L	4721	1	Korb	Muskatblüthen —	25	32	Osnabrück	Hannoversche	
33	B P	2	1	Kiste	? —	?	33	Colmar, Gep.-E.	Reichsbahn	
34	C A	1	1	Korb	leer —	—	34	Dresden	Leipzig-Dresdner	
35	C B	—	2	Pack	Körbe —	99	35	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
36	C & B	—	1	Kiste	Pech —	24	36	Osnabrück	Hannoversche	
37	C B	708. 709	2	Ballen	— —	72	37	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
38	C H	—	1	Feuerkasten	— —	17	38	Osnabrück	Hannoversche	
39	C H	314	1	Fass	gefüllt —	90	39	Cöln, Gereon	Rheinische	
40	C K	328/29	2	Körbe	Eisenwaaren —	307	40	Osnabrück	Hannoversche	
41	C K	14411	1	Kiste	? —	32	41	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
42	C L C	232/3	2	Kisten	Kurzwaaren —	574	42	Kattowitz	Oberschlesische	
43	C M	3686	1	Kiste	leer —	35	43	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
44	C S	2196	1	„	4 Körbchen —	63	44	Sonneberg	Werrabahn	
45	C T M	2536	1	Fass	Wein —	340	45	Dortmund	Bergisch-Märk.	
46	C V	618	1	„	Farbewaaren —	118	46	Lennep	„	
47	D	—	2	Rollen	Eisen —	55	47	Cleve	Rheinische	
48	D roth	—	1	—	gerollte Zinktafel —	15	48	Crefeld	Bergisch-Märk.	gest. Oberhausen 12.
49	D	58	1	Stab	Eisen —	26	49	Giessen	Köln-Mindener	
50	D	460	1	Pack	Sprungfedern —	80	50	Frankfurt a. M.	Main-Weser-Bahn	Die Kiste trägt die Etiqu.: „Stearinkerzen-Fabrik Schiedam“.
51	D A	1	1	Fass	Kupferabfall —	1048	51	Ohligswald	Bergisch-Märk.	
52	D H	5303	1	Kiste	Kerzen —	32	52	Münster	Westfälische	
53	D L E	—	3	Sack	Mehl —	600	53	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	
54	D U	346	1	—	Pflugschaar —	12	54	Giessen	Köln-Mindener	
55	D W P	125	4	Rollen	Papier —	274	55	Lennep	Bergisch-Märk.	
56	E	2	1	Sack	Manufacturwaaren —	33	56	Münster	Westfälische	
57	E	483	1	Ballot	Schnittwaaren —	66	57	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
58	E	1176	1	Kiste	? —	50	58	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
59	E	5645/49	5	Fass	Farbeerde —	581	59	Regensburg	Bayer. Ostbahn	
60	E B	2824	1	Kiste	leer —	52	60	Dresden	Leipzig-Dresdner	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
61	E F	942. 936 3369. 3370 —. 2 3545. 65	8	alte Packfässer	—	—	166	61	Lichtenfels	Werrabahn	alte Bezettelung: Meiningen-Eisenach.
62	E H	1007	1	Fass	leer	—	48	62	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
63	E H	1084	1	Korb	Tabak	—	39	63	Deutzerfeld	Köln-Mindener	
64	E H	8446	1	Kiste	—	—	36	64	Lennep	Bergisch-Märkisch.	
65	E K	114	1	Fässl	eiserne Nägel	—	133	65	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
66	E K	3113	1	Fass	gefüllt	—	100	66	Köln, Gereon	Rheinische	
67	E K	6505	1	—	Sesselgestell	—	—	67	"	"	
68	ƎM	1072	1	Kiste	Porzellan	—	155 (115)	68	Dortmund	Bergisch-Märkisch.	
69	E R	—	6	Kisten	Drahtstiften	—	168	69	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
70	E S	1403	1	Kiste	unbekannt	—	300	70	Kattowitz	Oberschlesische	
71	E S C	554	1	"	unbekannt	—	25	71	Köln, Gereon	Rheinische	
72	E St	206	1	Fass	Branntwein	—	206	72	Hörde (Hardt)	Bergisch-Märkisch.	
73	E T	19	1	Bierfass	leer	—	16	73	Lichtenfels	Werrabahn	
74	E W	77	1	Kiste	Glasflaschen	—	130	74	Sonneberg	"	
75	ƎW	2827	1	"	Stärke	—	38	75	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
76	E W	6627	1	"	Zucker?	—	95	76	Arnsberg	Bergisch-Märkisch.	bez. Dahlhausen.
77	**F**	1	1	Kasten	Kleidung	—	73	77	Osnabrück	Hannoversche	
78	F	642	1	Ballen	unbekannt	—	90	78	Kattowitz	Oberschlesische	
79	F B	951	1	Kiste	unbekannt	—	171	79	München	Bayer. Staatsb.	
80	F B S	20	1	Fass	Wein	—	214	80	Breslau	Oberschlesische	bez. Berlin-Kreuz.
81	F C J F	—	1	"	alte Netze und Effecten		98	81	Uffingen	Reichsbahn	
82	F F / L	2	1	Packt	Säcke	—	—	82	Dresden	Leipzig-Dresdner	
83	F F	7271	1	Kiste	leer	—	68	83	Berlin	Preuss. Ostbahn	
84	F K	12528	1	"	gefüllt	—	308	84	Köln, Geron	Rheinische	
85	F L	—	1	"	Rosinen	—	32	85	Düsseldorf	Bergisch-Märkisch.	
86	F L	304	1	"	—	—	177	86	Dresden	Leipzig-Dresdner	
87	F L	1033	1	"	leer	—	34	87	Hof	Bayer. Staatsb.	
88	F W C	—	3	Sack	anscheinend Saat	—	—	88	Stargard	Berlin-Stettiner	
89	**G**	—	5	—	gusseiserne Töpfe	—	—	89	Eisenach	Thüringische	
90	G (weiss)	—	15	Stück	eiserne Röste	—	—	90	München	Bayer. Staatsb.	
91	G	1733/4	2	Fass	Wein	—	184	91	Köln, Gereon	Rheinische	
92	G	1861	1	"	—	—	95	92	Dresden	Leipzig-Dresdner	
93	G A B	780	1	"	leer	—	19	93	Berlin	Berlin-Anhaltische	
94	G B	1349	1	Korb	Hufeisen	—	14	94	Emden	Westfälische	
95	G & C	1136	1	Kiste	Drechslerwaaren	—	47	95	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
96	G C B Mastrich	25	1	—	Leine	—	—	96	Leipzig	Leipzig-Dresdner	
97	G E	1257	1	Ballen	Wolle	—	300	97	Köln, Gereon	Rheinische	
98	G G	2	1	"	Tabak	—	125	98	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
99	G K	—	1	Sack	Kartoffeln	—	207	99	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märkisch.	
100	G K	8	1	"	Bohnen	—	100	100	Elberfeld St.	"	
101	G L C	5465	1	Kiste	unbekannt	—	208	101	Colmar, Gep.-Exp.	Reichsbahn	
102	G M	5530	1	Pack	Papier	—	55	102	Oeynhausen	Hannoversche	beklebt Bünde.
103	G P	66	1	Kiste	leer	—	14	103	Braunschweig	Braunschweigische	
104	G P ⊕	21225	1	"	—	—	121	104	Lennep	Bergisch-Märkisch.	
105	G R	191	1	"	Salmtöpfe	—	87	105	Herford	Köln-Mindener	
106	G R	3591	1	"	unbekannt	—	91	106	München	Bayer. Staatsb.	
107	G R	3977	1	Fass	leer	—	35	107	Deutz	Köln-Mindener	
108	G R	6434	1	Kiste	unbekannt	—	61	108	München	Bayer. Staatsb.	
109	G S	3	1	"	unbekannt	—	72	109	"	"	
110	G S Pr. Eylau	136	1	Ballen	—	—	106	110	Bromberg	Preuss. Ostbahn	
111	G V	176	10	—	Feuteuilles	—	120	111	Berlin	Berlin-Anhaltische	
112	G V B	187	1	Fass	—	—	333	112	Dresden	Leipzig-Dresdner	
113	G W	42	1	Collo	—	—	—	113	"	"	
114	**H**	6	1	Säckchen	Wolle	—	19	114	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
115	H	14/15	2	Kistchen	kl. Brettchen	—	27	115	Bochum	Bergisch-Märkisch.	bez. Rheda-Bochum.
116	H	316	1	Ballen	Hosen	—	33	116	Herford	Köln-Mindener	
117	H	932	1	Fass	leer	—	19	117	Lichtenfels	Werrabahn	
118	H	1340 1341	2	Kisten	unbekannt	—	163 u. 212	118	Ulm	Württembergische	
119	HA	896	3	"	unbekannt	—	95	119	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
120	H A	8608	1	Kiste	1 leere Kiste	—	95	120	Wanne	Köln-Mindener	
121	H A G	920	1	"	Rosshaare	—	14	121	Scherfede	Bergisch-Märkisch.	bez. Warburg-Scherfede.
122	H B	1125	1	Fass	Wein	—	93	122	Lüttringhausen	"	
123	HB G W	288	1	Korb	Feilen?	—	110	123	Lingen	Westfälische	
124	HB / S	411 40	1	Fass	leer	—	15	124	Essen	Köln-Mindener	
125	H C	943	1	"	Petroleum	—	—	125	Dresden	Leipzig-Dresdner	
126	H & D	587/8	2	Kisten	Phosphor	—	334	126	Eisenach	Thüringische	
127	HF	89	1	Kiste	Wein	—	—	127	Luxemburg	Reichsbahn	
128	H G	170	1	Ballen	Tuch	—	39	128	Dresden	Leipzig-Dresdner	
129	H G	8736	1	Kiste	Cigarren	—	130	129	Mainz	Hess. Ludwigsb.	Mainz bekl.
130	HH	—	1	—	—	—	22	130	Osnabrück	Hannoversche	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
131	HH	2118	1	Kiste	—	—	49	131	Düsseldorf	Bergisch-Märk.	
132	HHK	673	1	Fass	leer	—	36	132	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
133	H J	274	1	Kiste	?	—	—	133	Crefeld	Rheinische	
134	HK	5	1	Ballen	Säcke	—	46	134	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
135	HK	190	1	Fass	anscheinend Wein	—	195	135	Liegnitz	Niederschl.-Märk.	
136	H L (mit Zeichen)	8	1	Collo	Schreibtafeln	—	28	136	Osnabrück	Hannoversche	
137	H L	502	1	Kiste	leer	—	25	137	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
138	H L E	1742	1	„	„	—	52	138	Dresden	Leipzig-Dresdner	
139	H R	347	1	Bürde	Stahl	—	106	139	Bochum	Bergisch-Märk.	
140	H T	5	1	Kiste	Kleider etc.	—	69	140	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
141	H | T / S	919	1	Fass	leer	—	78	141	Berlin	Berlin-Anhaltische	
142	H W	69	1	Kiste	1 Bierpumpe	—	36	142	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
143	HW	4453	1	Fass	Kienruss	—	34	143	Berlin	Magdeb.-Halberst.	Bei Bodenrevision vorgefunden.
144	**J**	—	25	—	Gewichtsteine	—	250	144	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
145	J	576	1	Ballen	Säcke	—	130	145	„	„	
146	J B	78	1	Collo	3 Budenstangen	—	30	146	Hamburg	Köln-Mindener	
147	J C HB	252	1	Kiste	Kreissäge	—	30	147	Reichenhall	Bayer. Staatsb.	
148	J C M	4	1	Bund	Schiefertafeln	—	21	148	Passau	Bayerische Ostbahn	
149	J E	14	1	Pack	2 Körbe	—	12	149	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
150	JM S	1874	1	Korbflasche	leer	—	13	150	„	„	
151	J P L	2761	1	Korb	Bürstenwaaren	—	146	151	Köln G.	Rheinische	
152	J S	380	1	Kiste	—	—	130	152	Cüstrin	Preuss. Ostbahn	
153	J S	381	1	„	—	—	251	153	„	„	
154	J S	21982 21983	2	Kisten	Chocolade	—	57 55	154	Dresden	Leipzig-Dresdner	
155	J & T (mit Zeichen)	6467	1	Kiste	Malzbonbon	—	19	155	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
156	J V	9440	1	„	—	—	17	156	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
157	**K** & B	1207	1	Pack	Düten	—	25	157	Hörde	„	bez. Mülheim a/Rh. — Hörde.
158	K C	7786	1	Fass	—	—	114	158	Iserlohn	„	
159	K L	I	1	Gebund	Reisigbesen	—	37	159	Alzey	Hess. Ludwigsbahn	Alzey-Osthofen.
160	K S	140	2	Packt	Sensen	—	—	160	Dresden	Leipzig-Dresdner	
161	K S	1475	1	Kiste	—	—	150	161	Opladen	Bergisch-Märk.	bez. Wesel-Solingen
162	K & T	3752	1	„	Vorhängeschlösser	—	38	162	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
163	K W	316	1	Bierfässchen	leer	—	16 Lit.	163	Ulm	Württembergische	
164	**L**	—	8	Colli	Stahl	—	200	164	Dahl	Bergisch-Märk.	
165	L	17	1	Korb	leere Flaschen	—	25	165	Osnabrück	Hannoversche	
166	L	29	1	—	Tischgestelle	—	12	166	Eisenach	Thüringische	
167	L	326	1	Pack	6 Schaufeln	—	15	167	Betzdorf	Köln-Mindener	
168	L	1619	1	Kiste	Kaffeemühlen und Rosskämme		78	168	Gelsenkirchen	„	
169	L	2294	1	„	1 Bügeleisen u. 1 Zuckerschneidemaschine		16	169	„	„	
170	L B	82/85	2	Colli	Ofentheile	—	3	170	Pristewitz	Leipzig-Dresdner	
171	L C V	15	1	Kiste	Butter	—	98	171	Dahl	Bergisch-Märk.	
172	L E T	2624	1	„	Gummiband	—	120	172	Harburg	Hannoversche	
173	L S L	—	1	Sack	Roggen	—	—	173	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
174	L Z	10871	1	„	Vietsbohnen	—	194	174	Osnabrück	Hannoversche	
175	**M**	—	1	Kiste	leer	—	12	175	Oberlahnstein	Nassauische	
176	M	4	1	Fass	„	—	53	176	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
177	M	4	1	Pack	leere Säcke	—	34	177	Osnabrück	Hannoversche	
178	M	2592	1	„	Cigarren	—	24	178	Ufflingen	Reichsbahn	
179	M B	101	1	Kiste	leer	—	36	179	München	Bayer. Staatsb.	
180	M B	1322	1	Fass	„	—	147	180	Ravensburg	Württembergische	
181	M C	3	1	Tonne	„	—	14	181	Osnabrück	Hannoversche	
182	M G	127	1	Korb	Eisenwaaren	—	25	182	Ludwigshafen	Pfälzische	
183	M H E	4111. 4115 4116. 4120	4	—	Rungen	—	—	183	Cöthen	Magdeb.-Halberst.	
184	MR Elberfeld	691	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	380	184	Elberfeld St.	Bergisch-Märk.	
185	M S	1042	1	Fass	leer, gebrochen	—	38	185	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
186	M S	6689	1	Sack	Waaren	—	88	186	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
187	M V	22	1	Korb	?	—	24	187	Köln G.	Rheinische	
188	**N** G / K	1466/1468	3	Kisten	Hohlglas	—	706	188	Stettin	Berlin-Stettiner	
189	**O** B	17	1	Ballen	Matratzen	—	70	189	Paderborn	Westfälische	
190	**P**	—	1	Collo	Maschinentheil	—	203	190	Berlin	Berlin-Stettiner	
191	P	III	1	—	Seitenstück z. russ Ofen		38	191	Osnabrück	Hannoversche	
192	P	8	1	Sessel (Kessel)	—	—	8	192	Uerdingen	Bergisch-Märk.	
193	P	851	1	Kiste	leer	—	38	193	Berlin	Preuss. Ostbahn	
194	P A D	3	1	Ballen	Garn	—	191	194	Viersen	Bergisch-Märk.	
195	P & C & M H K	616	1	Sack	Grütze	—	195	195	Osnabrück	Hannoversche	
196	P J B	1	1	Kiste	50 Flaschen Rothwein		190	196	Mainz, Zollhofexp.	Hess. Ludwigsbahn	Bordeaux: La Chapelle (petit-videsse) und Orleans: La Chapelle No. 123a.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
197	P M Co. A	—	2	Fass	leer —	54 / 54	197	Berlin	Preuss. Ostbahn	
198	P O	11602	1	„	„ —	80	198	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
199	P Z	6	2	Pack	Körbe —	39	199	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
200	**R**	—	1	—	eiserner Rost —	4	200	Deutz	Bergisch-Märk.	
201	R	—	1	Sack	Garn —	36	201	München	Bayer. Ostbahn	
202	R	2	1	Korb	mit Leinwand überspannt	4	202	Posen	Oberschlesische	
203	R	17	1	Fass	— —	—	203	Dresden	Leipzig-Dresdner	
204	R C	318	1	Kiste	Blechwaaren —	204	204	Düsseldorf	Bergisch-Märk.	
205	R H & S	2745	1	Fass	leer —	13	205	Osnabrück	Hannoversche	
206	R L	—	2	—	eiserne Ofentheile —	28	206	„	„	
207	R N E	258	1	—	Leine —	3	207	Marktbreit	Bayer. Staatsb.	
208	**S**	—	21	—	Schiebestangen —	18	208	Creuzthal	Bergisch-Märk.	
209	S	2	1	Sack	Holzschuhe —	64	209	Düsseldorf	„	
210	S	6	1	Pack	Strohpapier —	42	210	Duisburg	Köln-Mindener	
211	S	7	1	Sack	anschein. Budenzeug —	44	211	Colberg	Berlin-Stettiner	
212	S	16	1	„	Kleidungsstücke —	38	212	Soest	Bergisch-Märk.	
213	S	190	1	Pack	3 Bretter —	41	213	Elberfeld St.	„	
214	S	949	1	Fass	Branntwein —	173	214	Iserlohn	„	
215	S	1100	1	Kiste	— —	60	215	Hagen	„	
216	Sch. T	22	1	Bierfass	leer —	28	216	Lichtenfels	Werrabahn	
217	S H	8852	1	Kiste	„ —	22	217	Berlin	Preuss. Ostbahn	
218	So. H	7820	1	„	unbekannt —	161	218	Kattowitz	Oberschlesische	
219	S & P	7582	1	„	Schellack —	27	219	Auerbach	Sächs. Staatsbahn	
220	S T	931	1	„	unbekannt —	93	220	Koeitz	Preuss. Ostbahn	
221	S T	80	1	Korb	Candis —	27	221	Münster	Westfälische	
222	St. N	6777	1	Kiste	Feuerzeug —	100	222	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
223	S W	1/6	6	Ballen	Leder —	840	223	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märk.	
224	**T**	—	5	—	eiserne Kränze —	10	224	Eisenach	Thüringische	
225	T	23	4	Kübel	leer —	26	225	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
226	T Essen	25	1	Koffer	gefüllt —	130	226	Köln, Gereon	Rheinische	
227	T H	23	1	Strohkorb	Wäsche —	29	227	Leipzig	Sächs. Staatsb.	
228	T J H	1861	1	Kiste	Zinkblech —	308	228	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märk.	
229	T S	1	1	Koffer	— —	42	229	Dresden	Leipzig-Dresdner	
230	T	13	1	Kiste	unbekannt —	111	230	Ulm	Württembergische	Marke: Lindau.
231	**U**	18/20	3	—	unverp. Bufferhülsen —	210	231	Düsseldorf	Bergisch-Märk.	
232	**V**	125 / 135	2	Petrol.-Fäss.	leer —	65 / 62	232	Lauban	Niederschl.-Märk.	
233	A&G	—, 21 / 26, 26 / 25, 90	6	—	eiserne Ketten —	—	233	Hochfeld	Rheinische	
234	V HP	2107	1	Packet	Papierdüten —	20	234	Regensburg	Bayer. Ostbahn	Regensburg bez.
235	V Z R	487/8	2	Kisten	Zucker —	142	235	Dortmund	Bergisch-Märk.	
236	**W**	—	1	Tafel	Eisenblech —	37	236	Lennep	„	
237	W	—	1	Rolle	Stockfische —	39	237	Witten	„	
238	W	—	1	—	gusseiserne Rolle —	5	238	Friedrichshafen	Württembergische	
239	W B	1947	1	Kiste	Papier —	110	239	Köln, Gereon	Rheinische	
240	W G	2143	1	Fass	leer —	25	240	Osnabrück	Hannoversche	
241	W H	25	1	Sack	Haut —	195	241	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	Wörrstadt-Offenbach.
242	WH	5321	1	Korb	Kaffeemehl und Schmirgelpapier	80	242	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
243	W K	31	1	„	Eisenwaaren —	218	243	Essen	Bergisch-Märk.	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
244	P. Anders, Bunskau	—	3	Pack	leere Säcke —	5	244	Insterburg	Preuss. Ostbahn	
245	Nordhäuser, Korn, Branntw. F. A. Becker	—	1	Fass	Branntwein —	188	245	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
246	Blum	—	10	Bund	leere Säcke —	—	246	Passau	Bayer. Ostbahnen	
247	S. Cop	—	1	Rolle	Pappe —	24	247	Stolp	Berlin-Stettiner	
248	G. Endriss, Plochingen	695	1	Bierfässchen	leer —	Lit. 22,5	248	Ulm	Württembergische	
249	Goothent	—	1	Sack	Kleie —	80	249	Venlo	Niederländ. Stsb.	
250	Halle	528	1	„	leere Säcke —	42	250	Dresden	Leipzig-Dresdner	
251	Herrcher & Heisser	—	1	Fass	leer —	?	251	Strassburg	Reichsbahn	
252	Homburg, Oberursel	38	1	Kiste	vermuthlich Kleidungsstücke	41	252	Oberursel	Homburger	
253	Max Joseph	—	1	Korb	leer —	11	253	Bingerbrück	Rhein-Nahe-Bahn	
254	Joseph Kern	274	1	Weinfass	„ —	21	254	Gotha	Thüringer	
255	J. Moritz	1810	1	Fass	Bier —	110	255	Köln, Gereon	Rheinische	
256	C. Plange, Soest	3210	1	Sack	Säcke —	27	256	Soest	Bergisch-Märk.	bez. Olsberg-Soest.
257	Rohling, Burgsteinfurt	IIII	1/4	Ohm	leer —	—	257	Münster	Westfälische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Pfund	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
258	Postamts-Assistent G. Schleswig Baden rest.	—	1	Korb	—	99	258	Cüstrin	Preuss. Ostbahn	
259	E. Schlomer Lübeck 1873	—	1	Sack	Hafer	148	259	Uelzen	Hannoversche	
260	Schönwald	—	1	„	Tauwerk u. Ketten	128	260	Berlin	Berlin-Stettiner	
261	Abrah. Schwarz, Strassburg	—	1	Colli	Wäsche	20	261	„	Niederschl.-Märk.	
262	Wagolt in Esch	—	1	Pack	Cigarren	17	262	Luxemburg	Reichsbahn	
					C. Colli mit Nummern signirt:					
263	I	—	1	Tafel	Zinkblech	21	263	Hamburg	Köln-Mindener	
264	II weiss	—	4	Bürden	Eisen	—	264	Ohligswald	Bergisch-Märk.	
265	VI / VII	— / —	2	—	eiserne Platten	82 / 95	265	Eilgut Leipzig	Leipzig-Dresdner	
266	grün	1	2	Stangen	Eisen	78	266	Berlin	Berlin-Anhaltische	
267	—	12	3	Colli	Ofentheile	12	267	Gotha	Thüringische	
268	—	20	1	Bund	4 eiserne Ringe	$6^1/_2$	268	Saalfeld	„	
269	—	27	1	Pack	2 Stühle	—	269	Barmen	Bergisch-Märk.	
270	—	1266	1	Fass	Bier	?	270	Gerstungen	Thüringische	
271	roth	—	1	Stange	Rundeisen	21	271	Berlin	Berlin-Anhaltische	
272	3 rothe Striche	—	4	Bund	Eisen	200	272	Lauter	Sächs. Staatsbahn	Leipzig-Lauter bez.
273	Rother Strich	—	1	„	Rohrbüchseneisen	70	273	Chemnitz	„	
					D. Colli mit Figuren signirt:					
274	△	—	1	Fass	leer	16	274	Berlin	Preuss. Ostbahn	
275	△	—	3	Colli	125 St. leere Säcke	236	275	Breslau	Bresl.-Schw.-Freib.	
276	△ G	—	1	Kiste	leer	31	276	Osnabrück	Hannoversche	
277	△ J	7427	1	„	unbekannt	233	277	Kattowitz	Oberschlesische	
278	△ S	134	1	Fass	leer	86	278	Berlin	Preuss. Ostbahn	
279	△ WB	1484	1	„	„	60	279	„	„	
280	△	8541	1	„	Fett	200	280	Bützow	Friedrich-Franz B.	
281	△ G	1158	1	Sack	Packpapier	94	281	snabrück	Hannoversche	
282	△ HR	8325	1	Kiste	—	73	282	Dresden	Leipzig-Dresdner	
283	△ M	942	1	Ballot	Schnittwaaren	55	283	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	Untersteinach-Regensburg bez.
284	△ R	2357	1	Kiste	leer	31	284	Dresden	Leipzig-Dresdner	
285	△ S	833	1	„	—	42	285	Barmen	Bergisch-Märk.	
286	△ θ	253	1	Ballen	Caffee	198	286	Winnweiler	Pfälzische	
287	CHK	—	2	Säcke	Buchweizen-Grütze	264	287	Güterexp. Oldesloe	Lübeck-Hamburg.	Ueberzählig in einer Wagenladung vom 20. Mai d. J., deren Abs. Magnus in Lübeck ist.
288	F	612	1	Fass	gefüllt	100	288	Köln, Gereon	Rheinische	
289	M	543	1	Korb	leere Flaschen	31	289	Osnabrück	Hannoversche	
290	IXI	570	1	Körbchen	Eisenwaaren	30	290	Mülheim a. d. R.	Bergisch-Märk.	
291	roth X	—	1	Tafel	Zinkblech	4	291	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
292	X	—	1	Sack	Leinenlumpen	220	292	Oberursel	Homburger	
					E. Colli ohne Signatur:					
293	—	—	1	Ballen	Packleinen	95	293	Essen	Bergisch-Märk.	
294	—	—	1	Bund	Seegras	—	294	Hattingen	„	
295	—	—	1	—	schwarzangestrichener Kastendeckel	16	295	Vechelde	Braunschweigische	anschein. zu einem Munitionskarren gehörend.
296	—	—	60	—	div. leere Syrupfässer	ca. 3030	296	Braunschweig	„	
297	—	—	1	Mappe	Bauzeichnungen	1	297	Vienenburg	„	
298	—	—	1	Fass	leer	75	298	Jauer	Bresl.-Schw.-Freib.	
299	—	—	1	Collo	2 Schaare	16	299	Beuthen a/O.	„	

Laufende Nr.	Der Colli. Signatur. Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
300	—	—	1	Korb	Keile —	—	300	Neustadt	Magdeb.-Halberst.	
301	—	—	7	—	leere Syrupfässer —	—	301	Hadmersleben	„	
302	—	—	1	Kiste	Mehl —	90	302	Köln, Gereon	Rheinische	
303	—	—	1	—	eiserne Stange —	14	303	Güterexp. Hamburg	Lübeck-Hamburg.	Am 29/5 aus Wag. No. 1572 F. F. entl.
304	—	—	1	Korb	Gusswaaren —	148	304	Metz	Reichsbahn	
305	—	—	1	Sack	Hafer —	58	305	Eisenach	Werrabahn	
306	—	—	1	—	rundes Stück Eisen —	6	306	Coburg	„	
307	—	—	1	Kiste	unbekannt —	112	307	Frankfurt	Nassauische	bez. Wiesbaden-Frankfurt No. 32.
308	—	—	1	Rolle	Dachpappe, (alt) —	55	308	Marburg	Main-Weser-Bahn	
309	—	—	1	Bund	grüne Weiden —	13	309	Berlin	Preuss. Ostbahnen	
310	—	—	5	—	Stühle —	44	310	„	„	
311	—	—	1	Gurkenfass	leer —	32	311	Gotha	Thüringische	
312	—	—	6	—	Ofenfüsse —	?	312	Pössneck	„	
313	—	—	1	—	Ofenplatte —	?	313	„	„	
314	—	—	2	—	Gusstheile —	145	314	Augsburg	Bayer. Staatsb.	
315	—	—	1	Fass	?	192	315	Hof	„	
316	—	—	1	—	Tisch —	47	316	Berlin	Niederschl.-Märk.	
			1	—	Bank —	6				
			1	—	Holzrahmen —	15				
317	—	—	7	—	kieferne Balken —	—	317	„	„	5,68 m. lg., 0,08 m. □
			1	—	kiefernes Brett —	—				7,5 m. lg., 0,25 m. br.
			2	—	kieferne Bretter —	—				5 m. lg., 0,14 m. br.
			3	—	„ „ —	—				3,8 m. lg., 0,13 m. br.
318	—	—	1	—	kiefernes Brett —	—	318	Siegersdorf	„	4,90 m. lang, 21 Centim. breit, 25 Centim. stark; am 25/5. c. auf der Strecke gefunden.
319	—	—	1	—	rother Holzkasten mit Eisenbeschlag	52	319	Gepäck-Exped. Stargard	Berlin-Stettiner	
320	—	—	1	Ballen	Leder —	106	320	„	„	
321	—	—	1	—	grauer Korbkoffer —	34	321	Gep.-Exp. Pasewalk	„	
322	—	—	1	—	eisernes Lager —	20	322	Mainz	Hess. Ludwigsbahn	
323	—	—	1	—	Winkeleisen —	6	323	„	„	
324	—	—	1	Pack	7 eiserne Bohrhalter —	70	324	Gelsenkirchen	Köln-Mindener	
325	—	—	1	Korb	gefüllte Blechflaschen und 3 Pinsel	40	325	„	„	
326	—	—	104	div. Stangen	Eisen —	2650	326	„	„	
327	—	—	1	—	Kette —	47	327	„	„	
328	—	—	1	Parthie	kleine Schienennägel —	138	328	„	„	
329	—	—	1	—	eiserner Behälter mit Flüssigkeit	34	329	„	„	
330	—	—	3	Packt	Holzschaufeln —	8	330	Ortrand	Leipzig-Dresdner	
331	—	—	1	—	eiserner Roststab —	21	331	Rosswein	„	
332	—	—	2	Stück	Rohrstühle —	—	332	Pristewitz	„	
333	—	—	1	schwarzer Koffer	Kleider —	73	333	München	Bayer Ostbahnen	
334	—	—	6	Stück	Ofentheile —	—	334	Grossenhain	Leipzig-Dresdner	
335	—	—	1	Säckchen	Saamen —	12	335	Dresden	„	
336	—	—	1	—	eiserne Welle —	—	336	„	„	
337	—	—	2	Körbe	Haushaltungsgegenstände —	146	337	Ulm	Württembergische	Gepäckstücke.
			1	Kistchen						
			1	Sack						
338	—	—	2	Stängchen	Eisen —	14	338	Regensburg	Bayer. Ostbahnen	
339	—	—	6	Stangen	Quadrateisen —	400	339	„	„	
340	—	—	1	Bürde	Winkeleisen —	1	340	Düsseldorf	Bergisch-Märk.	
341	—	—	1	Fass	Eisenwaaren —	187	341	Mülheim a. Rh.	„	
342	—	—	1	„	Talg —	430	342	Hagen	„	beschr. Soest.
343	—	—	1	Korb	Terpentinöl ? —	42 (41)	343	Mülheim a. d. R.	„	
344	—	—	1	Pack	Feilen —	32	344	Remscheid	„	
345	—	—	1	„	Stahlbleche —	130	345	„	„	
346	—	—	1	„	Strohpapier —	16	346	Steele	„	
347	—	—	1	Parthie	Eisentheile —	20 (200)	347	Witten	„	
348	—	—	1	„	Stahlstangen —	208	348	Gevelsberg	„	
349	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	140	349	„	„	
350	—	—	1	—	eisernes Rohr —	160	350	Düsseldorf	„	
351	—	—	1	Sack	Grand —	102	351	Essen	„	
352	—	—	9	„	Kartoffelmehl —	18	352	M. Gladbach	„	
353	—	—	3	—	Walzdraht —	93	353	Bönen	„	
354	—	—	4	Stäbe	Flacheisen —	1259	354	Dortmund	„	
			8	„	Quadrateisen —					
355	—	—	1	Stange	Eisen —	22	355	Mülheim a. d. R.	„	
356	—	—	1	—	eiserne Welle —	204	356	Warburg	„	
357	—	—	1	—	messing. Spindel —	16	357	Hainholz	Hannoversche	
358	—	—	3	Stück	Schiefertafeln —	1	358	Bremen	„	
359	—	—	1	—	gebr. eis. Kanonenofen	54	359	Osnabrück	„	
360	—	—	1	—	eisernes Ofentheil —	36	360	„	„	
361	—	—	1	—	„ Pflugschaar —	8	361	„	„	
362	—	—	1	Sack	Graupen —	87	362	„	„	
363	—	—	1	Collo	Heedengarn —	22	363	„	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Nachtrag, eingegangen bis 10. Juni.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A C	569	1	Ballen	Papier —	56	1	Krakau	Kais. Ferd.-Nordb.	
2	A C	2639	1	Korb	Waare —	40	2	Prag	Böhm. Westbahn	bekl. Prag-Horaždovic,
3	A C	2670	1	"	" —	75	3	"	"	bekl. Prag-Horaždovic.
4	A G	1096	1	Stück	Eisenrad —	14	4	Budapest	Ungar. Staatsb.	Aufgabe.
5	A/G	53336 53337	2	Ballen	Fenchel —	339	5	Villach, Frachtbhf.	Kronpr. Rudolfb.	
6	B	13/14	2	Kisten	unbekannt —	478	6	Wien	Kais. Ferd.-Nordb.	
7	B B O	—	1	Stück	Strohsack —	25	7	Wien-Mauth	Oesterr. Südbahn	
8	B + C	117	1	Sack	Rosshaare —	47	8	Laun	Prag-Duxer	
9	B C	1865/67	3	Kisten	Säure —	835	9	Budapest	Ungar. Staatsbahn	Aufgabe.
10	B K	5	1	Sack	Zwetschken —	104	10	Wien	Kais.Elisabethbahn	
11	B K	5	1	"	" —	110	11	"	"	
12	C C	30 37	1 1	" "	Reis — " —	199 210	12	Miskolcz	Ungar. Staatsbahn	von Ruttek.
13	C W	15	1	Pack	Säcke —	56	13	Ostrau	Kais. Ferd.-Nordb.	
14	E C K	126	1	Kiste	Bücher —	60	14	Agram	Oesterr. Südbahn	
15	F O	8	2	Sack	Möbelfedern —	159	15	Jicin	Oesterr. Nordwestb.	
16	F O F K	987	1	Kiste	? —	332	16	Carlstadt	Oesterr. Südbahn	
17	G	24	1	Ballen	Emailgeschirr —	25	17	Oderberg	Kais. Ferd.-Nordb.	
18	G M	2330	1	Kiste	unbekannt —	91	18	Znaim	Oesterr. Nordwestb.	
19	G M	5681	1	Stück	Presse —	121	19	Wien-Mauth	Oesterr. Südbahn	
20	H	2149	1	Kiste	ordinäre Eisenwaare —	102	20	Suczawa	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
21	H	5883	1	Fass	unbekannt —	133	21	Brünn	Kais. Ferd.-Nordb.	
22	J L	1	1	Kiste	" —	25	22	Budapest	Ungar. Staatsb.	von Miskolcz.
23	K L	1347	1	Bierfass	leer —	21	23	Wien	Oesterr. Nordwestb.	
24	L S	290	1	Kiste	unbekannt —	83	24	G. Berzencze	Ungar. Staatsb.	von Altsohl.
25	L S C	17484	1	"	leer —	33	25	Prag	Oesterr. Nordwestb.	
26	M	1	1	Butte	? —	47	26	Neunkirchen	Oesterr. Südbahn	
27	MB	1 2	1 1	Kiste "	unbekannt — " —	128 36	27	Wien	Kais. Ferd.-Nordb.	
28	M & C	20226	1	"	ordin. Zollgewichte —	572	28	Judenburg	Kronpr. Rudolfb.	
29	M G	4680	1	Ballen	Emailgeschirr —	26	29	Prag	Böhm. Westbahn	
30	MK F	19380	1	Kiste	Kerzen —	125	30	Olmitz	Kais. Ferd.-Nordb.	
31	N	—	1	Bund	Bandeisen —	54	31	Schwadowitz	Südnordd. Verbdsb.	
32	P	366	1	Fass	Oehl —	290	32	F. Abony	Ungar. Staatsb.	Scontrirung.
33	R	1	1	Sack	Gerste —	155	33	Wien	Kais.Elisabethbahn	
34	S	—	1	Ballen	Baumwollabfälle —	122	34	"	"	
35	S	—	1	Bund	Haue —	47	35	Szolnok	Ungar. Staatsb.	von Hatvan.
36	S	5	1	Ballen	Beuteltuch —	70	36	Gleisdorf	Ungar. Westbahn	
37	S P	899	1	Kiste	? —	193	37	Wien-Mauth	Oesterr. Südbahn	
38	S W C	1/17	17	Ballen	Wolle —	3468	38	Wien	Kais. Ferd.-Nordb.	
39	S W G	2728	1	Fass	leer —	100	39	Graz	Oesterr. Südbahn	
40	T	—	4	Fässer	" —	320	40	"	"	
41	T/Z	875	1	Fass	Fette —	410	41	Wien-Mauth	"	
42	V O	64	1	Sack	Gerste —	119	42	Wien	Kais.Elisabethbahn	
43	W	6	1	Ballen	Hadern —	110	43	Wien-Mauth	Oesterr. Südbahn	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
44	Adresse	—	1	Ballen	leere Säcke —	13	44	Verestie	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
45	Adresse	—	1	Stück	Sessel —	10	45	Roman	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
46	„Bücher"	—	1	Kiste	Bücher —	62	46	Leoben	Kronpr. Rudolfb.	
47	Dreher	26. 26. 78	3	Stück	leere Fässer —	74	47	Budapest	Ungar. Staatsb.	von Szerencs.
48	Pass	6	2	Pack	Körbe —	150	48	Amstetten	Kronpr. Rudolfb.	
49	M. Spitz	376	1	Fass	Weinkleber —	75	49	Wien	Kais. Elisabethb.	
50	Torday Ferencz	—	1	Kiste	Wein —	92	50	Budapest	Ungar. Staatsb.	von Forró Ems.
					C. Colli mit Nummern u. Figuren signirt:					
51	—	87	3	Kisten	Effecten —	500	51	Insbruck	Oesterr. Südbahn	
52	—	199. 150	2	Ballen	Emailgeschirr —	71	52	Josefstadt	Südnordd. Verbdsb.	
53	—	518. 521	2	Colli	Maschinentheile —	65 46	53	Wien	Kais. Elisabethb.	
54	—	1350	1	Kiste	leer —	20	54	Prag	Oesterr. Nordwestb.	bekl. B. Trübau-Prag.
55	—	4767	1	Ballen	Emailgeschirr —	15	55	Prag	Böhm. Westbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Pfund.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
56	VE (im Dreieck)	1784	1	Ballen	Garn —	209	56	Wien	Kais. Ferd.-Nordb.	
57	P (in der Raute)	126	1	Kiste	alte Bücher —	183	57	Limbach	Kais.Elisabethbahn	
					D. Colli ohne Signatur:					
58	—	—	1	Ballen	Baumwollabfälle —	139	58	Wien-Mauth	Oesterr. Südbahn	
59	—	—	1	„	Tuchabfälle —	70	59	„	„	
60	—	—	1	„	Säcke —	20	60	Szolnok	Ungar. Staatsb.	von Losoncz.
61	—	—	1	„	Hopfensäcke —	23	61	Linz	Kais.Elisabethbahn	
62	—	—	1	„	leere Säcke —	65	62	F. Abony	Ungar. Staatsbahn	Scontrirung
63	—	—	3	Stück	Bretter —	—	63	V. György	„	von Losoncz.
64	—	—	450 20	„ „	„ Hölzer }	19600	64	„	„	von Krivány.
65	—	—	4	kl. Büchsen	Hopfenmuster —	$1^1/_2$	65	Wien	Kais.Elisabethbahn	
66	—	—	35	Bund	Schindeln —	1190	66	Hatvan	Ungar. Staatsbahn	von Ruttek.
67	—	—	1	Collo	Bettzeug —	15	67	Pödul	Lemb.-Cz.-JassyE. Rumän. Linien	
68	—	—	1	Fass	leer —	95	68	Kopreinitz	Ungar. Staatsbahn	
69	—	—	1	Stück	$^1/_2$ Eim. Bierfassl —	21	69	Deveeser	Ungar. Westbahn	
70	—	—	1	„	Gewehrschaft —	6	70	Wien	Kais.Elisabethbahn	
71	—	—	2	„	Haue —	3	71	Steinbruch	Ungar. Staatsbahn	von Miskolcz.
72	—	—	1	„	alter Mehlkasten ohne Zeichen, ohne Nummer	92	72	Brüx	Prag-Duxer	In dem Kasten befinden sich: 2 Stück eiserne Hauen sammt Stiel, 1 leerer Sack, 1 leerer Topf von Steingut, 1 alte Schürze v. grobem Zeug, 3 Brodschüsseln, 1 alter Handkorb.
73	—	—	1 1	Kistel „	Schnüre Schlüssel }	4	73	Passau	Kais.Elisabethbahn	
74	—	—	1	Stück	Blech —	70	74	Budapest	Ungar. Staatsbahn	
75	—	—	6	Tafeln	„ —	276	75	Wien	Kais.Elisabethbahn	
76	—	—	2	Bund	Fasseisen —	112	76	„	„	
77	—	—	1	Collo	Scheibenrad von Gusseisen	12	77	Passau	„	
78	—	—	2	Stück	Frachtachsen —	104	78	Kl. Zell	Ungar. Westbahn	
79	—	—	1	„	Wagenfeder —	70	79	Wien	Kais.Elisabethbahn	
80	—	—	1	Pack	Bestandtheile einer Nähmaschine	45	80	„	„	
81	—	—	1	Stück	Räderpaar —	1600	81	Miskolcz	Ungar. Staatsbahn	von Budapest.
82	—	—	1	„	Wagenkorb —	52	82	Szolnok	„	von Nyék Ládháza.
83	—	—	1	Sack	Holzkohle —	60	83	„	„	von Gyöngyös.
84	—	—	1	Stück	Ledertasche —	5	84	Wien	Kais.Elisabethbahn	
85	—	—	4	„	kleine Röhren —	25	85	„	Oesterr. Nordwestb.	
86	—	—	1 3	„ „	Rungen „ }	160	86	Kolin	„	
87	—	—	4	„	„ —	200	87	Arnau	„	
88	—	—	1	Sack	Lohe —	58	88	Budapest	Ungar. Staatsbahn	von Berg.
89	—	—	1	„	Reps —	127	89	Wien	Kais. Elisabethb.	
90	—	—	2	„	„ —	252	90	„	„	
91	—	—	4	„	Roggen —	754	91	Pardubitz	Südnordd. Verbdsb.	
92	—	—	3	Stück	Einsatzschachteln —	26	92	Wien	Kais.Elisabethbahn	
93	—	—	1	„	Schleifstein —	116	93	„	„	
94	—	—	1	Parthie	Stricke —	200	94	„	„	
95	—	—	1	Sack	2 Tonnen Reis —	41	95	Budapest	Ungar. Staatsbahn	von Ruttek.
96	—	—	1	Stück	weisser Sandstein —	770	96	Prag	Prag-Duxer	

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung von 120 000 Stück Eisenbahn-Querschwellen von 2,5 Meter; 108 000 laufende Meter Weichenschwellen von 2,8 bis 4,4 Meter Länge soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf portofreie, an unsere Drucksachen-Verwaltung hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen“ bis zu dem am

Montag, den 29. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Strassburg, den 31. Mai 1874.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstrasse No. 20). — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073259324